



MiU

2015 | VOL. 09

TECHNOLOGY IN MOTION

MiU

2015 | VOL. 09





HOMO FABER

한국타이어의 하이테크 라이프스타일 매거진 <유>를 펼친 여러분을 환영합니다.

소설가 아서 클라크와 영화감독 스탠리 큐브릭이 합심해 만든 1968년의 명작 <2001: 스페이스 오디세이> 초반에 인류의 조상이 뼈다귀를 하늘로 던지는 장면이 나옵니다. 대퇴골로 보이는 뼈다귀는, 완곡하게 말하면 경쟁자를 물리치는 데 사용된 것이고 적나라하게 얘기하면 폭력의 무기로 사용된 것입니다. 영화 속 이야기 흐름으로 보면 저 뼈다귀는 주먹과 발, 이빨로만 싸우던 인류의 조상이 처음으로 사용한 '도구'입니다. 하늘 높이 솟구친 뼈다귀는 막막한 검은 공간을 관성 비행하는 우주선 장면으로 전환됩니다. 뼈다귀는 인류 최초의 도구, 우주선은 당대(영화의 시간적 배경은 2001년) 최고의 도구를 상징합니다. 도구를 사용할 줄 알게 된 인류가 수만 년, 혹은 수십만 년의 세월 동안 진화해 급기야는 우주여행 도구까지 만들어 사용한다는 얘깁니다. 도구를 동물과 다른 인류만의 변별력으로 본 프랑수아 철학자 앙리 베르그송은 호모 파베르(Homo Faber)라는 인간

관을 정립했습니다. 도구를 만들고 사용하는 게 인류의 특질이라는 겁니다. 완전히 공감합니다. 모터스포츠는 전형적인 '호모 파베르식' 스포츠 엔터테인먼트입니다. 맨몸이 아니라 도구를 사용해 경쟁하는 겁니다. 사실 100m 달리기나 마라톤 같은 육상 경기라고 해도 맨몸은 아니라는 걸 얘기하고 싶네요. 운동화, 나아가 유니폼도 육상선수의 도구입니다. 현대인의 스포츠는 의미 그대로 맨몸으로 경쟁하는 종목은 거의 없습니다. 테니스 선수는 라켓을 휘두르고 드라이버는 자동차를 운전합니다. 모터스포츠 역시 경쟁의 본질은 다른 모든 스포츠와 마찬가지로 같습니다. 앞서고 싶다는 본능. <유>는 지난 네 번의 표지와 특집을 모터스포츠 리버리로 꾸몄습니다. 마티니 레이싱, 겔프 레이싱, 페라리, 로터스 F1에 이은 리버리 시리즈의 대미는 한국타이어입니다. '가장 멋진 도구를 사용하는 가장 빠른 스포츠'에 비록 늦깎이로 데뷔했지만, 한국타이어는 전 세계 모터스포츠 무대에서 가장 활발하게 성장하고 있는 브랜드입니다. 오늘날 우리는 한국타이어 로고가 박힌 레이싱 슈트를 입고 한국타이어를 장착한 레이스카를 타고 한국타이어가 쓰인 서킷을 질주해 한국타이어 모자를 쓰고 포디엄에 선 드라이버의 모습에 익숙해졌습니다. 독자 여러분께 <유>라는 도구를 한 권 보내드립니다. 모쪼록, 즐겨주십시오.

<유> 편집부 올림

테크노마드를 위한 하이테크 라이프스타일 매거진 <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. [mjju:] 그리스 문자의 열두 번째 알파벳, 100만분의 1m를 가리키는 길이의 단위, 마찰계수의 기호

TECHNOLOGY IN MOTION

Cartier

CLÉ DE CARTIER
MANUFACTURE MOVEMENT 1847 MC

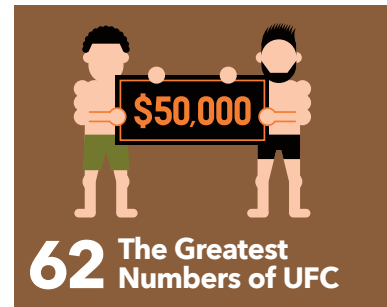
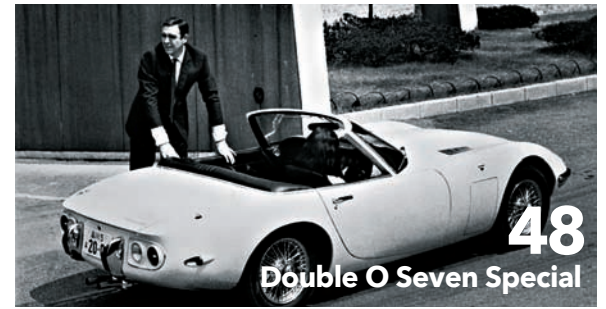
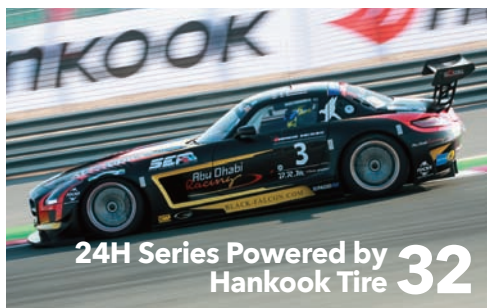
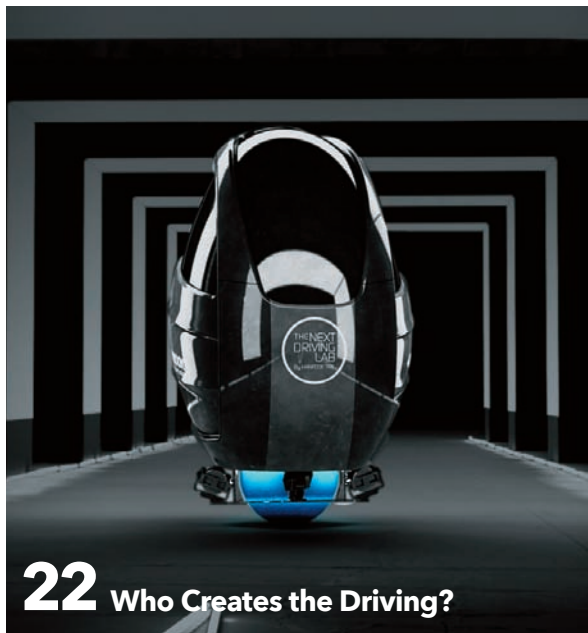
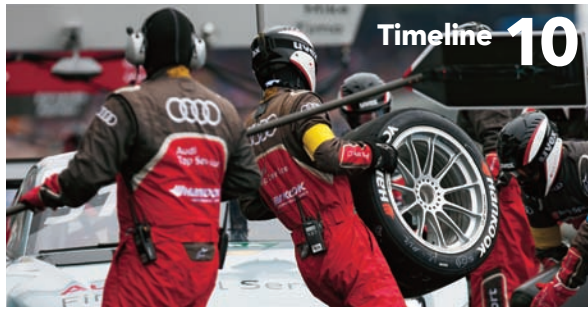
ESTABLISHED IN 1847, CARTIER CREATES EXCEPTIONAL WATCHES THAT COMBINE DARING DESIGN AND WATCHMAKING SAVOIR-FAIRE. CLÉ DE CARTIER OWES ITS NAME TO ITS UNIQUE CROWN. CONSIDERABLE MASTERY WAS REQUIRED TO CREATE FLUID LINES AND A HARMONIOUS ENSEMBLE, A TESTAMENT TO ACCURACY AND BALANCE. A NEW SHAPE IS BORN.





technology in motion

CONTENTS



MASTHEAD
계간 <유> 2015년 겨울호, 통권 9호 | 발행일 2015년 12월 1일 | 등록 번호 강남 바00137 / 2013년 11월 11일 등록 | 발행인 서승화 | 발행 한국타이어(주)/서울시 강남구 테헤란로 133 | 담당 모터스포츠 이인혁 | 팀장, 김정곤 | 차장, 오주영 | 사원 | 전화 02-2222-1876 | 편집인 김영철 | 편집·제작 (주)가이미디어/서울시 강남구 삼성로 8길 6 | 구독 신청 miusurvey.com | 구독 문의 miu@kayamedia.com | <유>에 실린 모든 콘텐츠의 무단 전재와 복제를 금지합니다.



**SPE
CIA**



Timeline

20년 남짓. 한국타이어는 1992년 모터스포츠에 정식 입문한 이래 과거 어떤 브랜드보다 빠르고 단단한 이미지를 쌓아 올리고 있다. 한계를 넘나드는 레이스 현장에서 드라이버의 신뢰 또한 두터워졌다.

WORDS 안준하 PHOTOGRAPHS 한국타이어

▼아일랜드 섬 북부의 얼스터에서 란에보(미쓰비시) 랜서 에볼루션과 한국타이어로 무장한 애번스 선수는 72대의 차량 중에서 종합 5위를 차지했다.

▼르망 출전 2년 만에 포디엄에 오른 한국-핀란드 팀의 페라리 F430 GT 레이스카는 벤투스 F200 타이어를 장착했다.

▼독일 프리미엄 삼총사의 각축전으로 유명한 DTM이 한국타이어를 선택했다. 그 선택은 옳았다.

▼차종별로 4개의 클래스로 구성된 2014 한국타이어 트랙데이는 영암 코리아 인터내셔널 서킷에서 열렸다.

▼DTM 2015 시즌 개막전이 열린 호켄하임링에서.



2004년 10월 10일 이탈리아 발레롱가 서킷. 타겟 팀 소속의 티스 선수의 달랄라 F304 레이스카에는 한국타이어가 끼워져 있었다. 물론 다른 선수의 차량에도.



스바루 임프레사를 타고 질주하는 조르디 칠베르가.



▲비대칭 트레드 패턴으로 설계된 Z2000 레이싱 타이어.



▲포드는 포커스에 이어 피에스타 랠리카에도 한국타이어를 신겼다.



▲뉘르부르크링에서 한국타이어 팀의 위르겐(왼쪽)과 우베 알젠 현재.



▲일본 슈퍼GT 스포츠카전에서 한국-KTR 팀이 처음부터 끝까지 맨 앞을 달렸다.



▲한국타이어는 DTM 진출 1년만에 FIA F3 유러피언 챔피언십의 공식 타이어도 독점 공급하기 시작했다.



▲DTM의 드라이버들은 계속해서 한국타이어와 함께 우승의 기쁨을 나누게 되었다. 네덜란드 잔트보르트 포디엄에서(위), 한국타이어를 장착한 포드 피에스타 R2 랠리카. 포르투갈 랠리에서(아래).



▲한국타이어 후원 선수가 2015 포물러 드리프트 시즌 종합 1~3위를 휩쓸며 2년 연속 시즌 종합 우승을 기록했다.



1992 국내 최초 레이싱 타이어 Z2000 개발

2000 그리스 랠리 참가

2001 F3 타이어 개발(영국)

2002 이탈리아 F3 공식 타이어 공급 / WRC용 랠리 타이어 개발

2003 그리스 WRC 그룹N 참가

2004 사이프러스 WRC 그룹N 참가 / 스페인 랠리 챔피언십 참가

2005 영국 랠리 챔피언십 참가 / 호주 랠리 챔피언십 참가

2006 독일 F3 공식 타이어 공급 / 독일 VLN 시리즈 및 뉘르부르크링 24시간 참가 / 차이나 서킷 챔피언십 참가

2007 ELMS 참가 및 스페인 1전 3위 / IRC 참가 / CJ 슈퍼레이스 공식 타이어 공급

2008 일본 F3 공식 타이어 공급 / 일본 슈퍼GT 스포츠카전 / 한국-KTR 팀 폴투윈 우승 / 한국-핀란드 팀 유럽 르망 시리즈 스페인 1전 3위 / 르망 24시간 참가 / 중국 폭스바겐 폴로컵 대회 단독 공식 타이어 공급 / 슈퍼카 타이랜드 대회 토요타 팀 후원(1, 2위) / CJ 오소핑 슈퍼레이스 슈퍼3800 클래스(제네시스 쿠페) 공식 타이어 공급

2009 일본 슈퍼GT 참가 / 미국 포물러 드리프트 참가 / 차이나 랠리 챔피언십 참가 및 우승 / 차이나 서킷 챔피언십 참가 및 우승

2010 ELMS 참가 / 뉘르부르크링 24시간 종합 2위(클래스 1위) / 르망 24시간 GT 클래스 2위 / IRC 종합 2위

2011 독일 DTM 공식 타이어 독점 공급 / 뉘르부르크링 24시간 예선 종합 1위 / VLN 레이스 1위 / 일본 슈퍼GT 시즈오카전 1위, 스키카전 2위 / 미국 포물러 드리프트 1위

2012 뉘르부르크링 24시간 종합 3위 / 이탈리아 슈퍼스타즈 공식 타이어 독점 공급 / 일본 슈퍼GT 종합 2위 / 차이나 랠리 챔피언십 종합 1위 / 미국 포물러 드리프트 애틀랜타전 2위 / FIA F3 유러피언 챔피언십 공식 타이어 독점 공급 / 스웨덴 TTA 시리즈 공식 타이어 공급 / 말레이시아 세팡 1000km 내구 레이스 공식 타이어 독점 공급

2013 독일 DTM 공식 타이어 독점 공급 연장 / JWRC 공식 타이어 독점 공급 / 일본 슈퍼GT, 미국 포물러 드리프트 참가 팀 후원 / 차이나 랠리 챔피언십 종합 2위

2014 WRC 공식 타이어 공급 / 24시간 시리즈 공식 타이어 독점 공급 계약 체결(2015~2017) / 뉘르부르크링 24시간 참가 / CJ 슈퍼레이스 슈퍼6000 클래스 출전, 아트라스 BX 팀 후원 / 한국타이어 트랙데이 론칭

2015 아우디 스포츠 TT 컵 공식 타이어 독점 공급 / CJ 슈퍼레이스 슈퍼6000 클래스 1위 / 미국 포물러 드리프트 1·2·3위 / 파이क्स 피크 인터내셔널 힐 클라이م 우승 / 5년 연속 DTM 공식 타이어 독점 공급



New Paradigm

1941년에 설립된 한국타이어는 지금까지 '국내 최초'란 수식어를 수없이 달고 다닌 브랜드다. 모터스포츠에는 늦깎이로 데뷔했지만 그동안 쌓은 기술력을 자랑하며 하루가 다르게 성장하고 있다.

WORDS 김병현 PHOTOGRAPHS 한국타이어, DTM, FIA F3 EUROPEAN CHAMPIONSHIP

1 현재 한국타이어 모터스포츠의 정점에 올라 있는 레이싱 브랜드는 세계 최고 수준의 GT 레이싱인 독일 투어링카 마스터즈 대회(DTM)다. 2 한국타이어는 DTM과 함께 FIA F3 유러피언 챔피언십 공식 타이어 독점 공급 업체다. 3 F1 통산 13승에 빛나는 데이비드 콜타드는 2010~2012년 DTM에서 활동했다. 그의 가슴에 한국타이어 로고가 붙어 있다.



모터스포츠는 자동차업계의 황금 시장이다. 특히 타이어 회사는 레이싱 팀과 대회를 후원해 브랜드를 알리고 경기에서 얻은 풍부한 경험을 제품 개발에 활용할 수 있어 세계 10위권에 드는 모든 타이어 메이커는 모터스포츠에 대한 투자를 아끼지 않는다.

한국타이어도 예외는 아니다. 1980년대 말 국내 모터스포츠에 첫발을 들인 한국타이어는 1992년 국내 최초의 레이싱 타이어인 Z2000 개발을 시작으로 본격적인 모터스포츠 활동을 시작했다. Z2000은 마른 노면과 젖은 노면 모두를 만족시키는 일반 도로 주행용 레이싱 타이어다. 비대칭 트레드 패턴을 갖고 있고 블록을 넓혀 그림력이 좋으며 내구성도 뛰어났다.

해외 모터스포츠 시장을 일찌감치 노크하기 시작한 한국타이어는 1990년부터 2년간 캐나다 포뮬러 1600 대회에 처음으로 공식 타이어를 공급했다. 몇 년 후에는 캐나다의 포뮬러 포드 대회에 7년간(1996~2002년)에 걸쳐 지속적으로 공식 타이어를 공급했다. 이를 기반으로 2002년에는 북미 자동차 경주 중 하나인 SCCA(Sports Car Club of America) 대회 산하의 프로 미아타컵에 공식 타이어 공급 회사로 선정됐다.

미국 시장에서는 USTCC(United States Touring Car Championship) 대회에 2005년부터 3년간 매년 3000개의 레이싱 타이어를 독점 공급한 경험을 일종의 분수령으로 본다. 미국 전역을 돌며 연간 14회의 대회를 치르며 한국타이어의 브랜드 이미지를 심고, 동시에 레이싱 타이어 개발을 위한 현장 경험과 정보도 충실히 쌓았다. 급기야 2008년에는 미국 특유의 자동차 경주 중 하나인 포뮬러 드리프트(FD)에 진출했다. 포뮬러 드리프트는 뒷바퀴를 미끄러뜨리는 주법으로 속도와 각도 등을 컨트롤해야 하는 고난도 기술. 보통 자동차 경주의 목표라는 것이 단순하게 보자면 속도 경쟁일 뿐이지만, 포뮬러 드리프트는 일종의 예술적 관점에서 주행을 평가하기 때문에 정밀한 움직임이 보장하는 타이어 성능이 중요한 변수가 된다. 한국타이어는 포뮬러 드리프트에서 꾸준히 좋은 성적을 거두고 있으며, 최근 마무리된 2015 시즌에도 종합 1, 2, 3위를 석권하며 2년 연속 우승을 달성했다.

1

2



2005년부터 한국타이어는 세계 3대 GT 레이스 중 하나로 꼽히는 일본 슈퍼GT에 참가하기 시작, 경기 우승은 물론 시즌 종합 2위를 차지하는 등 점차 좋은 결과를 이끌어내고 있다. 슬릭 타이어 벤투스 F200과 레인 타이어 벤투스 Z207를 사용한다.



1 한국타이어는 2011년부터 5년째 아우디, BMW, 메르세데스 벤츠가 치열하게 경쟁하는 DTM과 레이싱 타이어의 접지력만큼이나 끈끈한 인연을 맺고 있다. 물론 내년에도 DTM 서킷에서 한국타이어를 만날 수 있다. 한국타이어의 벤투스 F200은 DTM 출전 3사는 물론 관중까지 만족시키는 성능을 발휘한다. 2 현재 DTM 공식 타이어는 스탠더드와 레인 타이어의 2종이다. 스탠더드 타이어에는 한국타이어 표준 C를 부착하며, 사진에 보이는 파란색 로고는 레인 타이어를 의미한다.



한국타이어는 독일의 레이싱 명가 판bacher와 손잡고 2009년부터 르망과 누르부르크링으로 대표되는 내구 레이스를 공략하기 시작했다.

한국타이어는 전 세계적으로도 유명한 산악 모터스포츠 대회인 미국 파이크스 피크 인터내셔널 힐 클라이밍에도 8년 연속 참가하고 있다. 로키산맥의 험라움에서 시작해 총 길이 19.99km 구간에서 무수히 많은 코너를 돌아 산길을 오르는 대회다. 피니시 라인의 고도는 한라산의 두 배가 넘는 4300m에 달한다. 한국타이어는 여기에 참가하는 선수에게 세미 레이싱 타이어를 제공해 안정적인 경기를 돕고 있다. 리스 밀란 선수는 2013년에 2위, 올해 1위를 차지했다.

자동차의 고향이자 레이스 본고장이라고 할 수 있는 유럽 지역에서의 모터스포츠 마케팅 활동 또한 꾸준히 펼쳐왔다. 특히 2002~2004년에는 고성능 스포츠카의 대명사 페라리와 람보르기니의 본향인 이탈리아에 진출하는데 성공하며 유럽 진출에 푸른 신호등을 켰다. 이탈리아 F3 대회의 공식 타이어로 선정된 것. 이탈리아 F3는



전국을 돌며 1년에 아홉 차례 경기를 치르는 포물러 레이스로 2000년까지는 피렐리, 2001년에는 영국 에이본 타이어가 공식 타이어였다. 이탈리아 F3 공식 타이어 선정으로 연간 500세트 이상의 레이싱 타이어를 공급한 한국타이어의 모터스포츠 마케팅 활동은 2000년대 초반 매출 신장의 유익미한 견인 동력이 되기도 했다. 한국타이어는 지금껏 이탈리아 모터스포츠와 깊은 관계를 유지하고 있다. 이탈리아 슈퍼스타즈 시리즈의 공식 타이어 공급 업체로 선정된 2012년부터 지금까지 4년째 레이싱 타이어를 독점 공급하고 있다. 글로벌 타이어 브랜드 5위에 올라 있는 피렐리의 인방에서 열리는 슈퍼스타즈에 장기간 타이어를 독점 공급하게 된 것은 한국타이어의 뛰어난 기술력과 품질을 인정받은 덕분. 유럽의 다른 나라로 눈을 돌려보자. 한국타이어는 2001년부터 그리스 랠리 챔피언십에, 2012년에는 스웨덴 TTA 레이싱 엘리트 리그에 공식 타이어를 공급하기 시작했다. 자동차의 종주국이라고 할 수 있는 독일의 각종 모터스포츠에 대한 지원도 늘려갔다. 그 결과 'F1 황제' 미하엘 슈마허가 활동한 바 있는 독일 F3 시리즈에 2005년부터 2년 동안 연간 3000개 규모의 레이싱 타이어를 독점 공급하게 됐다. 독일에서 공식 레이싱 타이어로 선정된 것은 마케팅 활동은 물론이지만 기술력과 브랜드 인지도의 뒷받침 없이는 불가능한 일로 평가받는다. 최근 한국타이어의 모터스포츠 활동을 가장 빛나게 하는 현장이 독일 투어링카 마스터즈 대회다. 한국타이어는 독일 시장 공략 포인트이자 세계적으로 가장 규모가 큰 투어링카 레이스인 DTM 시리즈에 2011년부터 공식 타이어 공급 업체로 활동하고 있다. DTM은 메르세데스 벤



레이싱 신(Scene)에 미녀가 빠질 수는 없는 법. 1 DTM의 공식 레이싱 도우미인 도이체 포스트의 미녀가 한국타이어와 포즈를 취했다. 2 호주 오시(Aussie) 레이싱카 챔피언십. 3 미국 포뮬러 드리프트.

초, 아우디, BMW 삼총사 간의 자존심 대결로 유명한 레이스다. 한국타이어는 2011년 시즌이 마무리된 직후 아우디에서 고품질 레이싱 타이어와 테스트 지원 등에 대한 감사 서한을 받기도 했다. 초기 계약 기간은 3년이었으나 기술력을 인정받은 것은 물론 드라이버들의 호평까지 이어져 재계약에 성공, 현재 5년째 DTM 공식 타이어를 독점 공급하고 있다. 2016년 시즌에도 DTM의 레이스카는 모두 한국타이어를 장착하고 경기를 뒀다. DTM 공식 타이어는 한국타이어의 하이테크 기술력이 집약된 서킷 전용 슬릭 타이어 벤투스 F200과 젖은 노면에서 최고의 성능을 발휘하는 레이싱 전용 타이어 벤투스 Z207이다. 특히 고속 주행 한계 상황에서도 탁월한 접지 능력과 지속적인 내구 성능을 발휘해 최고의 퍼포먼스를 제공하는 벤투스 F200은 그동안의 경험을 축적한 한국타이어의 피땀 어린 노력의 결정체다.

아시아 모터스포츠의 선봉에 있는 일본은 2005년부터 노크했다. 대회 종목은 유럽 FIA GT, 독일 DTM과 더불어 세계 3대 GT(Grand Touring) 대회로 꼽히는 슈퍼GT. 경기당 1000여 명의 드라이버가 출전하며, 5만여 관중이 몰리고, 100여 개의 기업 스폰서가 참여하는 일본 최대 자동차 경주다. 2009년 슈퍼GT 시리즈 9경기 중 3회 출전해 2회 우승하며 기업을 통한 한국타이어 KTR 팀은 2012년 시즌에 일본 타이어 브랜드들의 견제 속에서도 GT300 클래스 종합 2위를 차지하는 등의 활약을 이어갔다.



3



1 2

1 DTM 포디움에서 한국타이어 모자를 쓰고 삼페인을 터뜨리는 등 한국타이어와 함께 우승의 기쁨을 나누는 드라이버의 모습은 이제 전 세계 모터스포츠 무대에서 꽤나 친숙한 장면이 되었다. 지난 10월 18일 FIA F3 유러피언 챔피언십 11전(호켄하임)에서 맨 먼저 피니시 라인을 통과한 스웨덴의 펠릭스 로젠크비스트가 경중 뛰어오르고 있다. 2 한국타이어는 랠리와 투어링카뿐 아니라 포뮬러카 레이싱의 공식 타이어 공급 업체로도 활동한다. 3 아우디 스포츠 팀 임트 스포츠라인 소속으로 DTM에서 활동하는 아드리앙 탐베이(프랑스) 선수.

한국타이어는 나중에 KTR 팀 외에도 히토츠야마 레이싱 팀까지 후원을 확대했다. 슈퍼GT 참가 차량은 포르쉐 997 RSR이었으며, 슬릭 타이어 벤투스 F200과 레인 타이어 벤투스 Z207을 사용했다. 한편 2009년에는 일본 F3 공식 타이어로도 선정되며 레이싱 타이어 기술력을 다시 한 번 확인하는 계기가 됐다. 일본 F3는 전 세계 여러 F3 경기 중에서도 5개 대회에만 부여되는 F1 라이선스를 보유한 수준 높은 대회로, F1 드라이버가 되기 위한 등용문으로 알려져 있는 만큼 공식 타이어 공급 기업의 위상도 높다. 다른 분야와 마찬가지로 최근에는 모터스포츠 시장에서 중국의 약진이 두드러진다. 한국타이어는 글로벌 기업들이 몰려드는 중국에서도 2000년대 후반부터 차이나 랠리 챔피언십(CRC)을 후원하기 시작했다. 대회 스폰서로 서뿐만 아니라 출전 팀 중 폭스바겐 폴로컵 차이나 팀도 후원함으로써 타이어뿐만이 아닌 자동차업계 오피니언 리더들에게 차별된 기업 이미지와 프리미엄 브랜드의 입지를 구축하고 있다.

전 세계에서 모터스포츠 마케팅 활동을 펼치는 한국타이어가 특히 역점을 쏟는 종목 중 하나가 내구 레이스다. 2009년부터 한국타이어는 독일의 판바허 팀과 함께 르망 24시간을 포함해 유럽 르망 시리즈 GT2 클래스에 참가했다. 판바허 팀은 2005년 미국 데이토나 24시간 1위, 2008년 프랑스 르망 24시간 레이스에서 3위를 차지한 바 있는 레이싱 명가. 유럽 르망 시리즈는 2004년부터 시작해 여러 국가를 돌며 개최되는 내구 레이스로, 명실공히 유럽을 대표하는 글로벌 자동차 경주 대회 중 하나로 자리매김했다. 2009년 한국-판바허 팀은 르망 24시간 레이스에 참가, 초반에 선두로 나서는 등 흥미진진한 레이스를 펼친 끝에 11위로 피니시 라인을 통과했다. 한국-판바허 팀은 프랑스보다 독일에서 더 강했다. 2010년과 2011년에는 유럽 내 최고 권위의 내구 레이스 중 하나인 독일 뉘르부르크링 24시간 레이스에서 연거푸 종합 2위를 차지하며 주목을 받았다. 최근 한국타이어는 2015~2017년까지 전 세계 6개국



에서 개최되는 최대 규모의 내구 레이스 24시 시리즈 (24H Series)의 타이틀 스폰서를 맡고 레이싱 타이어를 독점 공급한다. 24시 시리즈는 네덜란드, 이탈리아, 체코, 프랑스, 두바이, 스페인에서 열리며 포르쉐, 페라리, 메르세데스 벤츠 등이 참여한다. 올해로 10주년을 맞은 24시 시리즈의 2015 시즌 첫 레이스는 두바이에서 치러졌으며, 대회 공식 명칭은 '한국 24시 두바이(Hankook 24H Dubai)'였다.

한국타이어의 활약은 노면을 가리지 않는다. 지난 2013년에는 월드 랠리 챔피언십(WRC)의 진입 관문으로 불리는 JWRC(Junior World Rally Championship)의 공식 타이어로 선정되었는가 하면, 이듬해에는 WRC의 공식 타이어로 선정되는 쾌거를 이루었다.

글로벌 타이어 기업들의 로망 중 하나인 WRC는 포장도로와 비포장도로는 물론 눈길과 빙판길까지 다양한 날씨 환경과 극한의 노면 조건에서 진행되기 때문에 타이어의 기술력이 입증되어야만 참가할 수 있는 대회다. 한국타이어를 장착하고 출전한 이탈리아의 마테오 감바 팀은

2014년 개막전에서 WRC2 클래스 우승을 차지하며 뜻깊은 결과를 얻어냈다.

한국타이어의 WRC 타이어는 호주의 익스트림 랠리크로스 챔피언십 대회에서도 독점으로 사용된다. 랠리 경기와 서킷 레이싱을 결합한 형태로 진행되는 이 대회는 올해 호주에서 처음 열린 랠리크로스 레이스다. 한국타이어는 2017년까지 대회에 참가하는 모든 차량에 초고성능 타막 랠리 타이어 벤투스 Z213을 공급한다.

레이싱 타이어 독점 공급은 물론 레이싱 팀 후원을 비롯한 직·간접적인 모터스포츠 마케팅 활동을 통해 한국타이어는 전 세계 시장에서 입지를 확고하게 굳히고 있다. 이처럼 지속적인 모터스포츠 투자를 통해 얻은 노하우는 초고성능 타이어(UHP)는 물론 일반 교체용 상품 개발에 반영되는 선순환 구조로 운영된다. 모터스포츠는 일부의 호사스러운 취미만이 아니다. 모터스포츠는 바로 당신의 승용차에 사용될 타이어 개발을 위한 실험실이자 리트머스 시약이기도 하다. 한국타이어의 모터스포츠 마케팅 활동에 박수를 보내는 까닭이다. ♪

1 한국타이어는 미국 포물러 드리프트에서도 좋은 결과를 내고 있다. 2 2012년 인터내셔널 랠리 챔피언십(IR) 벨기에 이프레스 랠리에 출전한 한국타이어 팀의 플로딘(드라이버)과 베르그스텐(코드라이버)이 관중의 환호를 받고 있다. 3 레이스에 참가한다는 것은 단순한 모터스포츠 마케팅을 넘어 타이어 개발을 위한 귀중한 자료를 수집한다는 의미가 포함돼 있다. DTM 서킷에서 한국타이어 엔지니어가 노면 온도를 측정하는 모습. 4 한국타이어는 랠리 무대에서도 충실한 경험을 쌓아왔다. 2005년 스페인 랠리에서 빌라누에바(드라이버)와 알데코야(코드라이버)가 한국타이어를 장착한 스바루 임프레사를 몰고 있다.



**한국타이어,
2년 연속 슈퍼레이스 시즌 챔피언 배출**

한국타이어가 해외에서만 활동할 리가 없다. 국내 모터스포츠 무대에서의 활동도 화려하다. 한국타이어가 후원하는 아트라스BX 레이싱 팀은 지난해 조항우 선수에 이어 올해 팀 베르그마이스터 선수(아래 사진)까지 2년 연속 C.J 슈퍼레이스 슈퍼6000 클래스 챔피언을 배출하며 높은 수준의 레이싱 타이어 기술력을 입증했다. 국내 최고 종목인 슈퍼6000 클래스는 가장 빠른 속도와 파워(6200cc, 436마력)를 발휘하는 국내 유일의 스톡카 레이스다. 특히 타이어의 경우 규격 기준만 정해져 있어 선수들의 실력과 함께 타이어 성능이 경기 결과에 크게 작용한다. 또 한국타이어는 코리아 스피드 페스티벌(KSF)의 공식 타이어 독점 공급 업체다. KSF에 공급하는 타이어는 레이싱 타이어 벤투스 F200을 비롯해, 레이싱 타이어 배합 기술을 최초로 양산차에 적용한 벤투스 RS-3, 벤투스 TD 등이다.

한국타이어는 트랙데이를 통해 자동차 마니아에게 모터스포츠를 체험할 수 있는 기회도 제공했다. 지난 2013년 '트랙 페스티벌'이라는 이름으로 양산 차종 대상 역대 최고 규모를 기록하는 등 자동차 마니아들의 뜨거운 호응을 얻었던 이축제는 지난해 '한국타이어 트랙데이'라는 이름으로 열렸고 모터스포츠 문화를 선도했다는 의미에서도 좋은 평가를 받았다(맨 아래 사진).



The Players

한국타이어가 후원하는 팀이나 선수가 참가의 순간을 다투는 첨단 경쟁의 도구로 사용한 역대 레이싱카의 면면을 소개한다. 공식 타이어를 공급한 대회의 레이싱카도 넣었다.

WORDS 유정석 ILLUSTRATIONS 한국타이어



2005 Fiesta ST Cup
Ford Fiesta
Team Floral



2007 Nürburgring 24H
Porsche Caymen
Jurgen Alzen Motorsports



2010 Nürburgring 24H
Ferrari F430
Hankook Farnbacher Racing Team



2011 Super GT 300
Porsche 911 GT3R
Hankook KTR Team



2012 VLN/Nürburgring 24H
Mercedes Benz SLS AMG
Hankook Team HEICO



2012 Deutsche Tourenwagen
Masters(DTM)
BMW M3 DTM
BMW Team Schnitzer



2013 Super GT
Porsche 997
Hankook KTR Team



2013 Deutsche Tourenwagen
Masters(DTM)
Audi RS5 DTM
Audi Sport Team ABT



2013 Deutsche Tourenwagen
Masters(DTM)
DTM Mercedes AMG C-Coupe
DTM Mercedes AMG DTM Team



2014 Formula Drift
Nissan 370Z
Chris Forsberg Racing Team



2014 Formula Drift
Scion tC
Papadakis Racing



2014 Formula Drift
Chevrolet Camaro
Conrad Grunewald Racing Team



2014 Nürburgring 24H
Audi R8 ABT
Hankook Audi C.ABT Racing

한국타이어의 모터스포츠 마케팅 활동은 크게 세 가지 채널로 진행된다. 첫째, 대회 자체를 후원하거나 공식 타이어 공급 계약을 맺는 것. DTM이나 24시 시리즈가 대표적이다. 둘째, 직접 레이싱 팀을 만들어 경기에 참가하는 것. 판바허·프로스페리아 C. 압트·KTR·하이코 등의 레이싱 팀과 손잡고 출전한 컬래버레이션 팀이 그것이다. 셋째, 레이싱 팀이나 선수를 후원하는 것. 뉘르부르크링 24시간에 출전한 위르겐 알젠 팀이 그랬고, 포물러 드리프트(FD)에서 몇 년째 좋은 성적을 내고 있는 크리스 포스버그 팀이나 프레드릭 아스보·켄 구시 선수 같은 경우도 그러한 케이스다.

The Tools

한국타이어 모터스포츠 스페셜이니 이참에 드라이버나 팀 스태프가 아니라면 구경하기 힘든 타이어 한번 구경하자. 한국타이어는 모두 20종의 레이싱 타이어 라인업을 갖추고 있다.

WORDS 유정석 PHOTOGRAPHS 한국타이어

CIRCUIT USE



RALLY USE





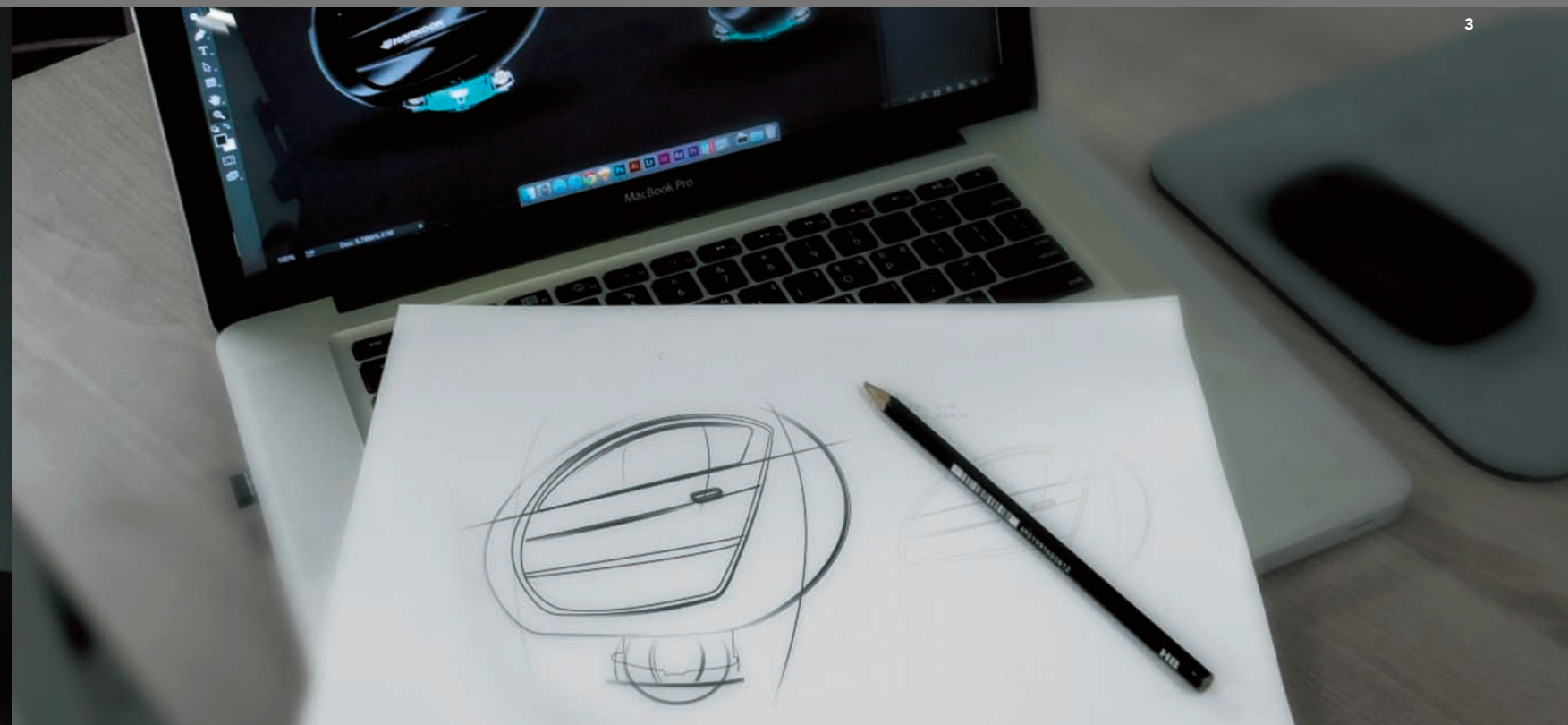
Who Creates the Driving?

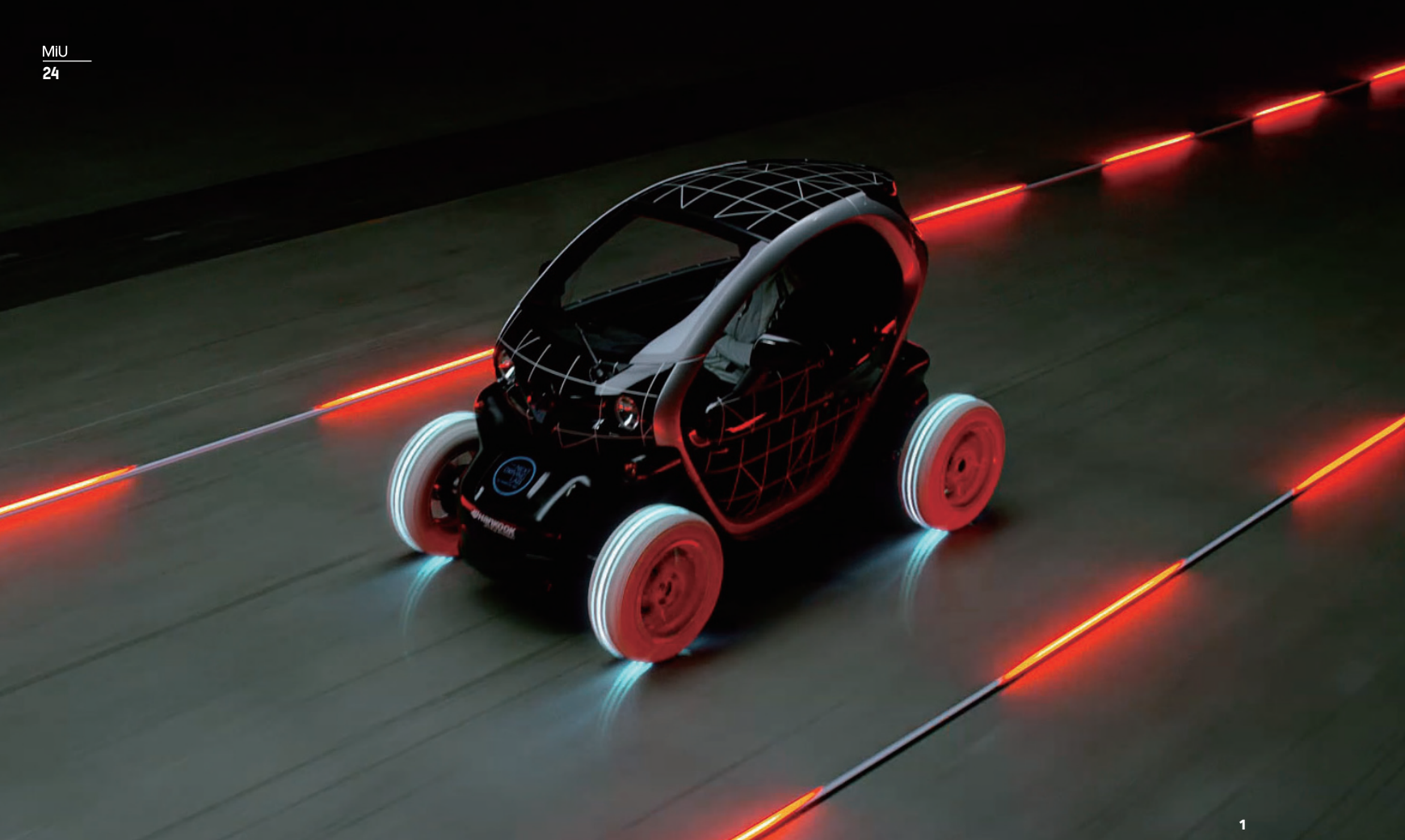
지금 발을 딛고 서 있는 지점이 현재라면, 과거는 여태껏 걸어온 복도 같아서 뒤를 돌아보기만 해도 저 멀리까지 시선이 닿는다. 미래는 문을 하나 열고 들어가야 하는 미지의 영역 같다. 한국타이어가 슬며시 열어준 문틈으로 미래를 잠깐 들여다보자.

WORDS 구본진 PHOTOGRAPHS 한국타이어, 팬 스튜디오

1 볼 핀 타이어처럼 미래의 타이어는 지금 우리가 알고 있는 것과는 전혀 다른 형태를 띠 수도 있다. 2 이번 프로젝트로 현재 자이로스코프와 옴니휠 기술이 어느 정도의 단계까지 발전했는지도 알 수 있었다. 3 타이어 형태가 바뀌면 전혀 다른 디자인의 차가 탄생한다.

지난 가을 한국타이어 홈페이지와 한국타이어 공식 유튜브 채널에 동영상 하나가 공개됐다. 유튜브에서는 1개월 만에 조회수 250만을 돌파했다. 도대체 무엇이었기에? 바로 '더 넥스트 드라이빙 랩(The Next Driving Lab; TNDL)' 캠페인의 세 번째 프로젝트다. 동영상 제목이자 프로젝트명인 '볼 핀 타이어(Ball Pin Tire)'는 제목이 곧 스포일러다. 한참 먼 미래를 배경으로 한 SF 영화에서나 볼 수 있을 법한 외바퀴 차량이 자유자재로 움직인다. 바퀴는 통상의 형태—납작한 원기둥 형태—가 아니라 공(Ball)이다. 한국타이어가 특별히 제작한 볼 타이어는 일반 타이어로 구현할 수 없는 움직임, 즉 제자리 360도 회전과 직각 이동 및 지그재그 주행이 가능하다.





1



2



3

1 TNDL의 두 번째 프로젝트인 마인드 리딩 타이어는 생각만으로도 주행을 즐길 수 있다. 2 마인드 리딩에 사용된 MCU 기술은 뇌파 감지기에서 전달된 신호를 물리적인 신호로 변환해준다. 3 차량 반대편에 배경이 투영되는 디지털 크리에이티브 카.

이번 프로젝트는 '동근 타이어 하나로 자유로운 주행을 할 수 있을까?' 하는 궁금증을 해소하기 위해 출범했다. 볼 타이어를 현실화하기 위한 기술의 핵심은 자이로스코프(Gyroscope)와 옴니휠(Omni-Wheels) 시스템. 자이로 센서는 볼 타이어 차량이 안정적으로 균형을 잡을 수 있도록 끊임없이 3축 각도를 측정하고 감지한다. 볼 타이어에 밀착한 3개의 옴니휠은 정지 상태에서 차량 내 운전자의 무게중심이 이동하더라도 즉각 대응한다. 운전자가 차량을 이동시킬 때는 앞서 말한 대로 기존의 자동차로는 불가능한 궤적을 그리며 주행할 수 있도록 3개의 옴니휠이 커다란 볼 타이어를 회전시킨다.

지난해 공개된 '마인드 리딩 타이어(Mind Reading Tire)'도 뜨거운 관심을 받았다. 두 번째 TNDL 아이디어는 스티어링 휠 없이 운전자의 생각만으로 타이어를 구동하고 조향하는, 일명 뇌파 자동차였다. 한국타이어는 마인드 리딩 타이어를 대중에게 공개하고 사람들이 실제로 체험할 수 있는 기회를 제공했다.

뇌파 자동차를 몰기 위해선 두 단계의 뇌파 측정 테스트를 거쳐야 했다. 먼저 뇌파 감지기의 '싱크율' 측정. 머리에 뇌파 감지기를 쓰고 직진, 좌우 방향 전환을 떠올릴 때의 뇌파를 컴퓨터에 저장하기 위한 단계다. 그다음에는 뇌파 자동차의 축소판인 RC카를 제한 시간 내에 출발점에서 피니시 라인까지 이동시키는 테스트였다.

시간이 갈수록 사람들의 관심은 뜨거워졌다. 한쪽에서는 뇌파를 측정하기 위해 줄을 썼고, 뇌파 자동차 체험 코스에서는 차량이 움직일 때마다 함성이 터져 나왔다. 마인드 리딩 타이어 공개 당일 서울 IFC 몰에 운집한 수많은 사람 중 100여 명이 스티어링 휠 없는 자동차로 '넥스트 드라이빙'을 체험했다.

TNDL의 가장 큰 가치는 미래의 편리를 엿본다는 데 있다. 최초의 TNDL 프로젝트인 드라이빙 일루션(Driving

Illusion) 캠페인이 공개된 2년 전 여름으로 돌아가보자. 2013년 8월 25일 밤. 서울 시내에 투명 자동차가 나타났다. 제보가 SNS에 잇따랐다. 지금 들어도, 상상만 해도 신기한 투명 자동차는 '디지털 크리에이티브 카(Digital Creative Car)'였다. 한국타이어는 자동차, 그리고 드라이빙의 핵심이 무엇인지 강조하기 위해서 한쪽 면을 LED 패널로 가득 채운 SUV를 제작했다.

반대편에 설치한 카메라로 찍은 실시간 영상을 LED에 재생시키면 마치 자동차 너머의 배경을 보는 것처럼 투명 효과를 얻을 수 있다는 아이디어에서 착안해 '지울' 수 있는 자동차를 만든 것이다. 그렇게 제작된 자동차는 서울 도심의 야경을 비추며 투명차가 되기도 했다. 납작한 스포츠카로 변신하기도 하고 자동차 속을 드러내는 3D 영상을 보여주기도 했다. 이 모든 상황에서 변하지 않은, 아니 변할 수 없는 요소는 바로 타이어였다. 타이어가 드라이빙을 주도하는 주체이자 자동차에서 가장 중요한 역할을 한다는 메시지를 전달하면서 TNDL 디지털 크리에이티브 카는 서울 시내를 누볐다.

'Who Creates the Driving?'이라는 화두를 던지는 TNDL은 말 그대로 다음 세대의 드라이빙을 연구하는 프로젝트다. 고객과 유리된, 어딘지 모를 연구소 실험실이나 책상 앞에서 진행되는 연구를 넘어 고객이 피부로 느낄 수 있는 신기술과 아이디어로 새롭고 다양한 드라이빙 콘텐츠를 창조하는 것이다. 이를 통해 고객은 또 다른 드라이빙의 재미를 경험하고 한계를 극복할 수 있다는 취지. TNDL 캠페인이 추구하는 가치는 '자동차가 한계를 만날 때 타이어의 능력은 시작된다'는 한국타이어의 독특한 캐치프레이즈와 맞닿아 있다.

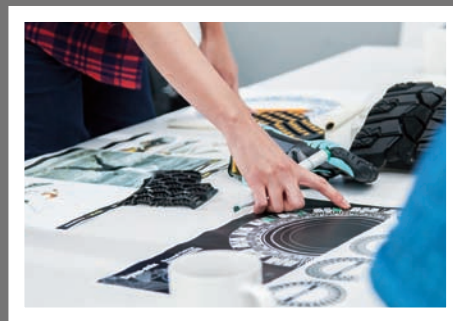
참고로, TNDL에서 말하는 한계 극복은 당장의 실용성만을 의미하는 게 아니다. 미래를 열어가는 자그마한 실마리 또는 디딤돌 같은 역할로도 충분하다. 말하자면 TNDL이 펼치는 아이디어는 아서 클라크와 스탠리 큐브릭이 1968년 발표한 <2001 스페이스 오디세이>에 등장하는 '뉴스페이스' 같은 거다. 2010년 출시된 아이패드에는 42년 전 영화 속의 우주선 승무원이 아침 식사를 하며 BBC를 보던 뉴스페이스와 꼭 닮았다. TNDL을 흥미롭게 지켜봐야 할 까닭으로 충분하지 않은가? 한국타이어 대표이사 서승화 부회장은 TNDL 캠페인에 대해 "드라이빙을 리드하는 주체로서의 타이어를 재조명하고, 미래 드라이빙 리더십을 향한 한국타이어의 의지가 반영된 것"이라고 설명했다. 이처럼 새롭고 다양한 시도는 정체가 있지 않고 혁신을 추구하는 브랜드 이미지로 직결된다. 이러한 캠페인은 미래 드라이빙 혁신에 대한 한국타이어의 리더십과 자신감을 잘 보여준다.

무엇보다 TNDL이 근사한 것은 휘황한 수식이나 구구절절 설명이 필요하지 않은 캠페인이라는 점. 누가 봐도 근사하고 쿨한 아이디어니까. 분명 언젠가는 TNDL에서 선보인 기술이 실현될 것이다. 한국타이어가 그러한 미래를 가져오는 데 일익을 담당하리라 믿는다. **H**

Window of Future

디자인과 기술을 포함한 새로운 개념을 보여주기 위한 콘셉트카와 마찬가지로 한국타이어는 콘셉트 타이어를 발표한다. 다른 영역에서 일가를 이룬 브랜드와의 콜라보레이션 제품도 개발한다.

WORDS 안준하 PHOTOGRAPHS 한국타이어



한국타이어의 도전 정신은 재미있는 결과로 이어지곤 한다. 자동차 잡지는 시승기에서 타이어를 신발에 비유해 곧잘 '신었다'는 표현을 쓰는데, 한국타이어는 실제로 신발 브랜드와 협업을 진행했다. 파트너는 이탈리아 프리미엄 아웃솔 브랜드 비브람.

각각 사람과 자동차가 이동할 때 바닥과 접지하는 제품을 생산한다는 공통점을 지닌 두 회사는 각각의 강점을 서로 주고받았다. 한국타이어는 비브람의 유니크한 스타일을 타이어에 입혔고, 비브람은 한국타이어의 최첨단 타이어 기술을 신발에 적용했다. 그렇게 탄생한 혁신적인 디자인은 '시너지'가 어떤 것인지 여실히 보여주는 증거가 됐다.

먼저 한국타이어는 비브람의 산악 하이킹용 신발 아웃솔에서 아이디어를 얻어 오프로드 콘셉트 타이어 2종, 다이나 믹스(Dyna MIX)와 다이나 싱크(Dyna SYNC)를 개발했다. 비브람의 울트라 라이트 3D 코쿤 기술을 접목한 다이나 믹스는 안전성을 높인 다방향 지오메트릭 입체 블록을 사용해 노면 충격을 완화시켜 거친 도로에서도 우수한 핸들링을 보장하고 젖은 노면에서의 제동력을 향상시킨다. 다이나 싱크는 산악 지형에서 견인력을 높이기 위해 허니컴 레이어드 구조의 디자인을 택했다. 타이어 펑크와 돌에 끼는 현상을 방지하며, 충격 흡수를 도와 안전한 핸들링을 제공한다. 컬러 컴파운드를 접목해 젊은 드라이버들이 차량과 동일한 색상의 타이어를 선택할 수 있게 해 운전의 재미를 더했다.

마치 장갑처럼 다섯 발가락이 각각 들어가는 신발로 유명한 비브람은 3종의 콘셉트 슈즈를 탄생시켰다. 고성능 산악 하이킹 신발 다이나 트렉(Dyna TREK)은 한국타이어 다이나 믹스와 같은 울트라 라이트 3D 코쿤 기술을 사용한 고성능 아웃도어 산악 하이킹 아웃솔로서 강력한 보호 효과와 충격 흡수를 제공한다. 겨울에 특히 탁월한 성능을 발휘하는 다이나 스트라이크 비케이엘(Dyna STRYKE BKL)은 열변이 색소를 적용해 빙점 이하의 차가운 곳에 닿으면 발가락 부분의 색상이 변화하는 기능도 지녔다. 다이내믹한 운동 성능을 보장하는 옴니퓨즈(Omnifuse)는 각각 다른 성능이 요구되는 타이어 접지면의 패턴 형상을 발의 움직임에 맞게 최적으로 배치한 새로운 개념의 신발 디자인이다. **▶**



BooStrac

Alpике

HyBlade



3 CONCEPT TIRES FOR THE FUTURE

지난여름 한국타이어는 미래형 콘셉트 타이어 3종으로 미국 'IDEA 디자인 어워드' 본상을 수상했다. 각각 사막화 환경, 폭설, 폭우에 적용할 수 있도록 디자인된 부스트랙(Boostrac), 알파이크(Alpике), 하이블레이드(Hyblade)라는 작품이었다. 그중 부스트랙은 '레드닷 어워드 디자인 콘셉트 2015'의 대상을 수상했다. 수천 점의 출품작 중 단 하나의 작품에 주어지는 대상을 국내 기업이 수상한 것은 한국타이어가 처음이다. 한국타이어의 콘셉트 타이어는 자동차의 한계점을 뛰어넘어 지구온난화로 인한 미래 환경 변화 속에 최상의 성능을 발휘할 수 있는 아이디어로 탄생했다.

세 타이어는 모두 폭넓은 상황에 적용할 수 있는 가변형 디자인이다. 먼저 부스트랙은 확장형 트레드 블록 구조를 통한 최상의 견인력으로 사막과 같은 모래 지형과 험로에서의 주파 능력이 뛰어나다. 알파이크는 주행 중에 갑작스러운 폭설에 대응할 수 있도록 유압 펌프를 이용해 타이어 직경이 커지면서 트레드 블록 간의 간격이 확장되도록 디자인되었다. 하이블레이드는 폭우 상황 속에서 원활한 주행을 할 수 있는 물레방아 형태의 트레드 디자인을 채택했고, 타이어 중앙을 관통하는 넓은 홈을 통해 뛰어난 배수 성능을 구현하도록 디자인되었다.

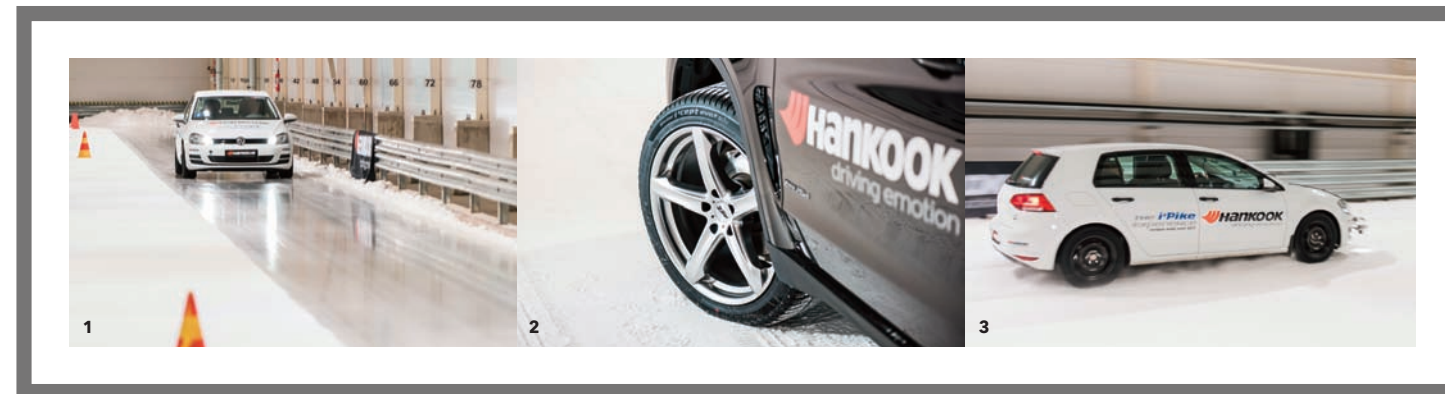
The i*cept Experience

북극권의 타이어 전문 테스트 시설에서 진행된 한국타이어 드라이빙 익스피리언스. 안전한 드라이빙을 위해 겨울에는 윈터 타이어를 장착해야 하는 이유를 깨달았다.

WORDS 모터 클래식 PHOTOGRAPHS 한국타이어



지난 9월 한국타이어는 핀란드 이발로에서 해외 전문 기자단을 대상으로 아이셉트 익스피리언스를 진행했다.



1 이발로 테스트 월드의 실내 트랙에서 아이셉트 iZ2를 장착한 차량으로 진행된 아이스 브레이킹 테스트. 2 아이셉트 예보 2를 장착한 BMW X5. 3 아이셉트 RS2 타이어의 스노 핸들링 테스트.

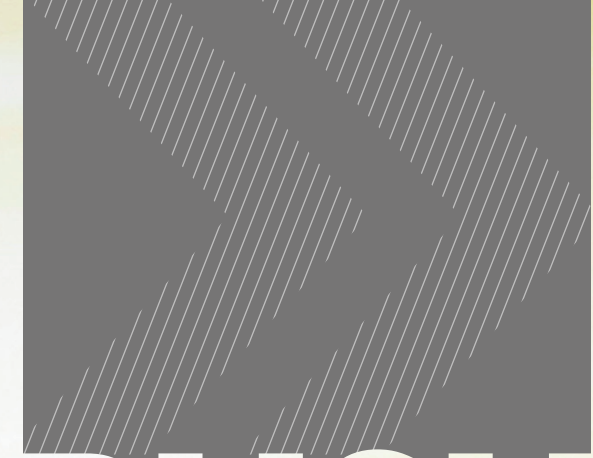
한국타이어와 함께 핀란드 이발로(Valo)를 찾았다. 북위 68도가 넘는 곳에 위치한 이발로는 북극권—북위 66도 33분 이북을 북극권이라고 한다—의 소도시다. 한국타이어의 윈터 타이어 아이셉트 시리즈 시승을 위한 익스피리언스 데이 행사였으니 북극권은 당연한 선택이라고 할 수 있다. 마냥 추워서 그런 것만은 아니고, 이발로는 눈이 많이 내리는 것으로 유명한 데다가 타이어 전문 실내 테스트 시설이 마련돼 있기 때문이다. 일단 도로 주행부터. 준비된 차량은 BMW X5 30d를 필두로 BMW 530d 왜건, 아우디 TT, 메르세데스 벤츠 C180, 폭스바겐 골프 2.0 TDI였다. 전체 코스는 러시아 국경까지 왕복 90km 가까운 거리였다. 9월 초순이었던 시승 당일 기온은 영상 8도. 나는 19인치 아이셉트 예보 2를 장착한 BMW 왜건을 선택했다. 아이셉트 예보 2는 마른 노면에서의 주행 성능과 승차감이 윈터 타이어에 대한 잘못된 인식을 확실히 바로잡을 수 있는 수준이었다. 고르지 못한 노면의 충격 또한 고급스럽게 걸러내 전달하는 느낌이었고, 일관된 컨트롤 특성을 보여줬다. 돌아오는 길에는 BMW X5를 시승했다. 동급 차량 중에 가장 스포츠성이 짙은 SUV로, SUV 전용 275/40R20 사이즈의 아이셉트 예보 2를 장착했다. 2톤이 넘는 하중을 감당하는 40 시리즈의 저편평비 윈터 타이어가 어떤 컨트롤을 보여줄지 상당히 기대됐다. 직전에 시승한 왜

건에 매우 근접한 주행감을 맛봤다. 마른 노면에서 승차감이나 노면 전달력, 가·감속에서 일관적인 움직임 등의 감각은 타이어의 구조적인 강성이 가장 큰 요소로 작용한다. 아이셉트 예보 2는 X5 같은 고하중 차량에서도 주행 성능을 끌어내는 데 어려움이 전혀 없었다. 드디어 실내 타이어 전문 테스트장(Proving Ground)으로 이동했다. 이발로의 테스트 월드(Test World)는 실내·외 타이어 전문 테스트장으로, 2015년 4월에 실내 주행 트랙(Indoor2)까지 신설됐다. 개장 후 처음 진행하는 외부 미디어 행사가 바로 한국타이어 익스피리언스 데이였다. 이미 눈이 두껍게 쌓여 있는데 실내 트랙이 왜 필요할까? 타이어 개발에 계절이 따로 있을 리가 없으니, 언제나 고객이 필요한 기후를 제공하기 위해서다. 예컨대 여름에도 다양한 윈터 핸들링에서부터 가·감속 테스트가 가능하고, 반대로 겨울에는 여름 날씨를 상정해 테스트를 진행할 수 있다. 먼저 스노 핸들링 테스트. 중소형 차량을 위한 전천후 윈터 타이어 아이셉트 RS2를 끼운 차량으로 눈이 쌓인 트랙을 돌았다. 윈터 타이어는 눈 위에서의 접지력도 중요하지만 안전한 핸들링 특성 또한 매우 중요한 요소다. 많은 사람이 '스노 트랙에서 가장 빨리 달릴 수 있는 스노 타이어가 좋은 것이겠지!' 하고 생각하겠지만 랩 타임이 대체적으로 빨리 나오는 타이어들은 오버스티어 성향을

보이는 반면, 시험 주행 시 중요하게 체크하는 것은 안정적인 핸들링이다. 이러한 특성을 살리기 위해 (차량의 기본적 핸들링 특성인) 언더스티어 성향을 띠는 타이어에 더 높은 점수를 준다고 한다. 아이셉트 RS2는 오버스티어의 느낌이 전혀 없었고, 눈 위의 한계 그림에서도 일관적인 성능을 발휘해 컨트롤이 쉬웠다. 일반적인 운전자들의 겨울철 주행 특성에 초점이 잘 맞춰져 있었다. 눈 위에서 빨리 달리기보다는 안전한 핸들링 특성을 중시해 개발된 타이어다. 두 번째는 아이스 브레이킹 테스트. 동일한 골프 차량에 아이셉트 iZ2를 장착했다. 눈이 많이 오는 유럽 북부 기후에 대응하도록 설계된 본격적인 윈터 타이어다. 눈과 얼음에 최적화된 컴파운드 외에도 얼음 노면과 타이어 사이에 생성되는 얇은 수막을 최대한 빼낼 수 있는 트레드 형상으로 제작됐다. 다시 말해 빙판길 접지력을 최대한 해주는 타이어. 아이셉트 iZ2는 기대 이상의 제동력은 물론이거니와 이날 하루 종일 수백 번의 제동 테스트에서 차량이 비틀거리기는커녕 단 한 번도 좁은 빙판 노면을 벗어난 적이 없었다. 안정적이고 일관적인 타이어 접지력 덕분이다. 마지막으로 스노 브레이킹 테스트. 동일한 골프 차량에 아이파이크 RS+를 장착했다. 일명 스파이크 타이어! 테스트 차량에는 정확한 가속 및 제동 성능을 측정하기 위한 광학 계측기가 장착돼 있었다. 스파이크 타이어를 끼운 차량은 정말 '눈을 파고든다'고 표현할 정도로 지금까지 경험하지 못한 가속력과 감속 능력을 보였다. 눈 위의 주행이 이처럼 스포티할 수 있다니. 우리가 조깅할 때, 농구할 때, 그리고 등산할 때 다른 신발을 갖춰 신는 것처럼 다양한 기후와 노면에 따라 적절한 타이어를 선택한다는 것이 얼마나 중요한 일인지 새삼 깨달았다. 어느 오디오 전문가의 충고가 떠올랐다. "더 좋은 환경에서 음악을 감상하고 싶다면 맨 먼저 스피커를 바꿔보세요." 마찬가지로 겨울철 드라이빙에서 가장 중요한 요소는 타이어라는 점을 잊지 말자. ♪



한국타이어는 아이셉트 드라이빙 익스피리언스를 위해 헬싱키-이발로 간 전용기를 준비했다.



PUSH



24H Series Powered by Hankook Tire

자랑스러운 제목이다. 한국타이어는 한창 성장하고 있는 국제 내구 레이스 '24시 시리즈'의 타이틀 스폰서이자 공식 타이어를 독점 공급한다. 어떤 대회인지 살펴보자.

WORDS 김기범(로드테스트 편집장) PHOTOGRAPHS 한국타이어, 24H SERIES

올 초에 반가운 소식이 전해졌다. 한국타이어가 '24시 시리즈(24H Series)'에 공식 타이어를 독점 공급한다는 뉴스였다. 24시 시리즈는 세계 최대 규모의 내구 레이스다. 올해는 전 세계 6개국(네덜란드, 이탈리아, 체코, 프랑스, 두바이, 스페인)의 흥미진진한 서킷을 돌며 경기를 치렀다. 대회 이름에 '24시간'이라는 의미가 멀렸지만 실제로는 12시간 내구 레이스도 포함돼 있다. 올해의 경우 두바이·프랑스·스페인 경기는 24시간이었고, 네덜란드·이탈리아·체코는 12시간이었다.

24시 시리즈에는 포르쉐, 페라리, 메르세데스 벤츠 등 글로벌 프리미엄 완성차 기업들이 참여하고 있다. 이 경주를 주관하는 단체는 네덜란드의 크레벤틱(Creventic)이라는 회사. 2006년에 처음으로 24시 두바이로 시작해 오늘날 세계적인 내구 레이스로 키워낸 주역이다. 한국타이어는 단순한 공식 타이어 공급 업체가 아니라 24시 시리즈의 타이틀 스폰서로 계약했다. 이에 따라 24시 시리즈는 올해부터 대회 공식 명칭에 한국타이어를 명시한다(24H Series Powered by Hankook Tire). 매 경기를 간단히 부를 때는 타이틀 스폰서와 서킷 이름(지명)을 조합한다. '한국 24시 두바이(Hankook 24H DUBAI)' 또는 '한국 24시 바르셀로나'라는 식이다.

한국인으로서 흐뭇한 사실 하나는, 애초에 한국타이어가 우리나라 국호를 사명(社名)으로 사용하는 회사라서 이처럼 모터스포츠를 통해 중의적인 홍보 효과가 발생한다는 거다. 한국타이어는 자사 브랜드를, 우리나라는 국가 브랜드 인지도를 높일 수 있게 됐다.

'한국'이라는 단어와 발음을 세계인에게 알리는 게 뭐 그리 중요하고 대수로운 일이라고? 수십 년 전부터 러시아와 일본이 각각 USSR과 Japan이라는 영문 표기 대신 자기네 나라 언어(발음)로 СССР와 Nippon을 세계에 알려려고 무진 애를 썼다는 점을 상기하자. 브랜드 인지도의 가치는 엄청난 것이다.

한국타이어는 2015년부터 2017년까지 24시 시리즈의 타이틀 스폰서로 활동하는 동시에, 대회에 참가하는 모든 레이스카에 17~19인치 레이싱 타이어(마른 노면과 젖은 노면용)를 공급한다. 24시간 동안 쉬지 않고 고난도 서킷을 달리기 때문에 타이어의 기술력과 내구성이 무엇보다 중요하다. 물론 타이어를 공짜로 제공하는 건 아니다. 각각의 참가팀이 구입해서 쓴다. 24시 시리즈에 공급되는 타이어의 가격은 개당 180~390유로(약 22만~48만원)이라고.

한국타이어는 매 경기 각 나라의 서킷으로 타이어를 옮기는 물류도 책임진다. 중동의 두바이 오토드롬 같은 서킷에는 비가 내릴 확률이 매우 드물다. 그럼에도 한국타이어는 각 팀당 3세트의 젖은 노면용 타이어를 항상 준비한다. 타이어 서비스 엔지니어도 피트에 상시 대기시킨다. 각 팀은 실제로 휠에 끼워 쓴 타이어에 대한 비용만 내면 된다.

대부분의 내구 레이스가 그렇듯 24시 시리즈엔 다양한

피니시 아치에 'Hankook 24H DUBAI'라는 대회명이 적혀 있다. 타이틀 스폰서라는 의미는 이런 것이다(왼쪽 페이지). 올해 두바이 대회에서 우승한 블랙 팔콘 팀.



레이스카가 출전한다. 크게 투어링카와 GT카로 나뉜다. 투어링카는 연료와 배기량, 차종에 따라 D1(2000cc 이하 디젤), A2(2000cc 이하 가솔린), A3(3000cc 이하 가솔린 또는 디젤), 컵1(BMW M235i 컵), TCR(2000cc 가솔린 슈퍼차저)로 구분된다. GT카는 코드네임 997과 991의 포르쉐 911 컵끼리 거른다.

내구 레이스는 모터스포츠의 종류 가운데 하나다. 쉽게 말해 '쉬지 않고 달리는 경주'다. 각종 부품의 내구성과 참가자들의 인내력이 우열을 가르는 핵심 요소다. 내구 레이스는 미리 정한 거리를 가장 빨리 달리거나, 같은 시간 동안 가장 많은 거리를 달린 경주차가 우승을 차지한다. 전자의 경우 대회명에 1000km, 1000마일(1600km) 등의 거리가 붙고, 후자의 경우 6시간, 12시간, 24시간 등의 시간이 붙는다.

시간으로 표시된 대회는 보통 어느 정도의 거리를 달릴까? 6시간 내구 레이스는 보통 1000km 안팎이다. 24시간 내구 레이스 중에서도 가장 유명하고 수준이 높은 르망 24시간에서 선두 그룹은 5000km 이상 달린다. 일반 승용차의 3개월 주행거리(1년 2만km 기준)와 맞먹는 셈이다. 3개월을 하루에 압축했으니 주행 환경이 극단적으로 가혹하다. 레이스카나 드라이버나 한계까지 밀어붙여야 우승을 넘볼 수 있다.

내구 레이스가 시작된 배경 또한 여기에 있다. 20세기 초, 자동차의 품질은 지금과 비교할 수 없을 만큼 낮았다. 그래서 "가혹한 조건의 경주를 통해 자동차의 전조등 기술과 내구성을 높일 수 있다"는 아이디어가 나왔다. 공기



한국타이어는 타이틀 스폰서이자 공식 타이어 독점 공급 업체이기도 하다. 24시 시리즈 출전 차량들은 벤틀스 F200을 신고 달린다.

역학 설계, 과급기, 로터리 엔진, 디스크 브레이크 등이 내구 레이스에서 검증을 거쳐 양산차로 스며든 대표적 기술이다.

오늘날 내구 레이스의 취지 또한 비슷하다. 완성차 업체들은 자기네 기술력을 과시해 브랜드 이미지를 드높일 기회로 내구 레이스를 활용한다. 24시 시리즈 이외에도 전통 있는 개별 대회로는 르망 24시간, 데이토나 24시간, 세브링 12시간, 뉘르부르크링 24시간, 스파 24시간 등의 내구 레이스가 유명하다. 자동차 말고도 모터사이클 혹은 모터보트끼리 거루는 내구 레이스도 있다.

내구 레이스라고 해서 잠시도 쉬지 않는 건 아니다. 다른 레이스와 마찬가지로 타이어를 바꾸고 연료도 넣기 위해 잠깐씩 피트에 들른다. 크고 작은 고장도 이때 고친다. 다른 점 한 가지는 운전자까지 교체한다는 것. 내구 레이스는 주행 시간과 규모에 따라 적게는 2명에서 많게는 5명의 드라이버가 한 팀으로 출전해 레이스카 한 대를 교대로 몰 수 있다. 하지만 피트스톱이 전체 주행 시간에서 차지하는 비중은 크지 않다. 예컨대 르망 24시간의 선두 그

룹은 하루 종일 피트스톱 시간을 모두 합쳐도 고작 30분 안팎이다. 나머지 시간 동안 레이스카는 즐기차게 달리고 또 달린다.

따라서 피트인도 전략이다. 컨디션이 좋은 선수와 타이어를 언제 바꿀지 신중하게 결정해야 한다. 멈춰 서서 머무는 동안 나머지 레이스카는 부지런히 서킷을 달리고 있기 때문이다. 이 과정에서 각 팀 간에 치열한 눈치 싸움이 벌어진다. 타이어는 보통 1~2시간 달릴 때마다 바꾼다. 이처럼 내구 레이스가 지구력이 '장땀'인 것만은 아니다. 차량 성능 또한 쟁쟁하다. 서킷의 종류와 구간, 레이스카 성능에 따라 시속 300km까지 넘본다. 내구 레이스 역대 최고 속도 기록은 1989년 포르쉐가 르망에서 962C 레이스카로 찍은 시속 405km. 최근 르망을 주름잡고 있는 아우디 모터스포츠 팀에 따르면 르망 24시간 LMP1 카테고리 평균 주행 속도는 시속 245km. 코너링 최고 속도 또한 시속 245km에 달한다. 이래저래 타이어가 중요하다. 대회에 출전하는 것으로 브랜드 이미지를 높일 수도 있는 동시에 성능 평가의 시험장이자 타

이어 연구·개발의 단초를 얻기도 한다.

그렇기 때문에 한국타이어는 오래전부터 내구 레이스에 주목해왔다. 이번에 타이틀 스폰서 계약을 맺은 24시 시리즈 외에도 독일에서 치르는 뉘르부르크링 24시간에도 타이어를 공급하고 있다. 뉘르부르크링은 르망, 스파와 더불어 단독 경기로는 세계 3대 내구 레이스 중 하나로 손꼽힌다. 시리즈 대회나 경기 규모의 후원은 물론 팀 단위로 후원하거나, 주도적으로 팀을 꾸려 꾸준히 출전시키기도 했다.

지난 10월 체코의 에필로그 브르노 경기를 마지막으로 24시 시리즈의 2015 시즌이 마무리됐다. 팀과 드라이버 종합 순위는 아랍에미리트의 메맥 오길비 듀얼 레이스링과 스위스의 찬탈 크롤이 각각 1위를 차지했다. 24시 시리즈는 매년 조금씩 규모가 더 커지고 있으며 경기 수준도 높아지고 있는 등 한창 성장하고 있는 대회다. 2016 시즌에는 영국 실버스톤 서킷이 더해져 총 7개국으로 확대됐다. 내년에도 올해처럼 한국 24시 두바이 경기가 맨 먼저 치러진다. 1월 14~16일. **H**

24시 시리즈는 매년 1월 두바이 오토드롬에서 개막한다. 2015 시즌 두바이 대회 우승자는 5,39km 길이의 서킷을 24시간 동안 604랩 돌았다(3253km). 같은 24시간 대회였던 바르셀로나 대회 우승자는 4.67km 서킷을 662랩 돌았다(3088km).



1,2 실버스톤이나 야스마리나 같은 서킷에서 운영하는 포뮬러카 체험은 가장 저렴하고 쉽게 접근할 수 있는 방법이다.

7 Ways to Experience Formula Race Car

크든 작든, 장기적이든 단기적이든, 인생에 목표가 있어야 한다고 말한다. 이런 목표는 어떨까? 포뮬러 레이싱카를 몰아보는 것!

WORDS 박종제 PHOTOGRAPHS 페라리, PR, COURTESY



지금까지 내가 만나본 '부자' 혹은 '성공한 사람' 중 대부분은 비슷한 고민을 가지고 있었다. 인생의 낙이다. 차고에 페라리를 몇 대나 넣어놓고도 인생의 낙이 없다는 이야기를 한다는 것 자체가 나로서는 이해가 되지 않았지만, '듣기 좋은 노래도 한두 번'이라는 진리를 곱씹으면 아예 이해가 가지 않는 것도 아니다. 언제나 남이 해보지 못한 것, 가지지 못한 것을 손에 넣고 경험하기를 원하는 누군가를 위해 준비했다. 자동차를 취미로 즐기는 사람이라면 실용 정보로 취급할 수도 있겠다. 아주 색다른, 그리고 새로운 인생의 낙을 소개하겠다. 바로 포뮬러 레이싱카를 경험하는 것이다. 미리 말해두지만 포뮬러라고 해서 꼭 F1 레이싱카만을 뜻하는 것은 아니다. 당신의 인생이 그러했듯 모든 일에는 단계가 있는 법이니깐.

1 포뮬러 입문자를 위해

영국 실버스톤 서킷은 일반인을 대상으로 드라이빙 익스피리언스 프로그램을 운영한다. 그중 '포뮬러 실버스톤 레이싱카'를 선택하면 140마력의 1.6ℓ 포드 엔진과 4단 수동 변속기를 장착한 포뮬러카를 몰아볼 수 있다. 사양만 보면 600마력짜리 페라리를 타던 사람에게는 초라해 보일 수도 있을 게다. 하지만 장담컨대 당신이 경험한 어떤 드라이빙보다 확끈한 경험이 될 것이다.

지금까지 단 한 번도 경험해보지 못한 시트 포지션에서 내려다본 트랙은 마치 당신을 집어삼킬 듯 달려들 것이며, 안락함을 포기한 대신 아스팔트 표면의 조그마한 요철도 가감 없이 전달하는 새시는 당신의 슈퍼카가 절대 제공할 수 없는 무서운 코너 그립을 선물할 것이다. 140마력이라는 숫자는 차라리 잊어버려도 좋다. 트랙 위 포뮬러카의 140마력이 얼마나 무서운 것인지 경험해보면 알게 된다. 차량을 완벽히 컨트롤할 수 있게 된 후에 출력 부족을 호소해도 늦지 않다. 600kg에 불과한 포뮬러카에 앉아, F1 드라이버도 어렵다고 이야기하는 실버스톤을 달리는 기분은 아무도 없는 새벽에 올림픽대로에 나가 눈치 보며 가속 페달을 밟는 것과는 비교할 수 없을 것이다. 스피너라는 것이 얼마나 살벌한 것인지 경험한 후에는 오금을 저리며 차에서 기어 내려올지도 모른다.

가격 159파운드(약 28만원)부터 장소 영국 실버스톤 서킷 문의 silverstone.co.uk

2 한밤의 서킷을 달리고 싶다면

전 F1 드라이버이자 현재 스카이 스포츠 F1 해설위원인 마틴 브런들이 '포뮬러 야스 3000'을 경험한 후 자신이 현역 시절 타던 F1 레이싱카에 준하는 성능이라며 아주 들뜬 표정으로 이야기한 적이 있다. 아부다비 야스마리나 서킷의 포뮬러 야스 3000 레이싱카는 과거 F3000 레이싱카와 거의 비슷한 성능을 지니고 있다.

3ℓ V6 코스워스 엔진이 달린 700kg짜리 포뮬러카를 일반 승용차처럼 몰았다가는 휠스핀만 일으키다가 주어진 타이어를 모두 갉아먹게 될지도 모른다. 하지만 익숙해진 후에는 어마어마한 스피드로 코너를 돌아도 전혀 문제가 없음을 깨닫게 된다. 이 프로그램의 백미는 눈이 부실 정도로 밝은 투광등 아래에서 달릴 수 있다는 점이다. 가격 약 50만원부터 장소 아랍에미리트 아부다비 야스마리나 서킷 문의 yasmarinacircuit.com



모터스포츠와 드라이빙 익스피리언스 산업이 발달한 유럽에서도 포뮬러카 체험 프로그램은 특히 영국과 프랑스가 강한 면모를 보인다. 프랑스 LRS 포뮬러는 다양한 포뮬러카와 레이싱카를 구비하고 여러 가지 체험 프로그램을 제공한다.

1,2 많이 낡았지만 '진짜' 포뮬러 레이싱카를 체험할 수 있는 프로그램을 제공하는 더 레이싱 스쿨. 포뮬러 그레이드를 낮추면 비교적 새 차를 탈 수 있다. 트랙에서 포뮬러카를 타려면 누구든 드라이빙 슈트와 헬멧, 슈즈를 갖춰야 한다. 2013년 마크 웨버는 트랙에서 머리카락을 흘리며 F1 레이싱카를 운전한 유일한 사람이었다. 물론 은퇴 경이었기 때문에 가능한 일이었다. 3 로터스 T125는 지금도 수많은 사람이 탄내는 포뮬러카다. 4,5 페라리는 클리엔티 프로그램을 통해 포뮬러 레이싱카 체험은 물론 판매 및 교육 서비스까지 제공한다.

3 퇴역한 F3부터 F1까지

앞에 소개한 두 프로그램도 엄밀히 따져 포뮬러카를 타는 것은 맞지만 사실 레이싱 전용 차량은 아니다. 어디까지나 고객들을 위한 관광 및 체험 목적으로 제작한 것이어서 성에 차지 않을 수 있다. 진짜가 아니면 취급하지 않는다며 불만을 표할 사람들을 위해 소개한다. 영국 랭커스터의 '더 레이싱 스쿨'이라는 업체는 레이싱 익스피리언스만을 전문적으로 기획, 제공하는 회사다. <유> 7호에 소개한 아바스 500을 필두로 거의 모든 종류의 슈퍼카에 이르기까지 선택할 수 있다. 하지만 우리의 관심은 포뮬러카. 더 레이싱 스쿨은 초보자 교육용 포뮬러카, F3, 그리고 궁극의 목표인 F1 레이싱카까지 구비했다. F3와 F1 차량은 모두 현역에서 활동하다 퇴역한 차량들이며, 따라서 이들은 명백히 '레이싱카'인 셈이다. 이곳의 장점이라면 교육부터 체험까지 다양한 프로그램을 한 번에 맛볼 수 있다는 거다. 직접 F1 레이싱카를 몰기 겁난다면 3시터(드라이버 1, 게스트 2) 포뮬러카에 올라 간접적으로 트랙 스피드를 체험할 수도 있다. 다만 퇴역한 오래된 차량이어서 겉으로 보기엔 다소 실망스러울 수 있고, 우리가 익히 알 만한 팀의 레이싱카는 거의 없다는 것도 단점.

가격 F3: 650파운드(약 112만원)부터, F1: 1599파운드(약 277만원)부터 **장소** 영국 브랜드 해치 또는 올튼 파크 문의 racing-school.co.uk

4 르노의 포뮬러카를 한자리에서

일반인이 '신상' 포뮬러카를 경험한다는 것은 사실상 불가능하다. 하지만 적어도 가장 최신의 레이싱카를 경험해보고 싶다면, 이곳을 이용해보는 것도 좋겠다. 프랑스에 위치한 LRS 포뮬러라는 회사는 르노 엔진이 탑재되었거나 르노에서 제작했던 거의 대부분의 포뮬러카를 준비해두고 있다. F3에 버금가는 포뮬러 르노부터 시작해, GP2에 해당하는 포뮬러 르노 3.5, 그리고 르노의 역사적인 F1 레이싱카를 비롯해 터보차저로 변경되기 이전의 마지막 자연흡기 V8 엔진이 올라간 로터스의 F1 레이싱카까지 모두 경험해볼 수 있다. 추억의 V10 엔진까지도 준비되어 있으니 이보다 더 좋을 순 없다. LRS 포뮬러를 통해 드라이빙 스킬을 쌓고 포뮬러카를 경험해본 사람은 지난 10년 동안 거의 1만 명에 달한다. 소수의 사람만이 체험해볼 수 있음을 가정한다면 굉장히 많은 사람이 이곳을 거쳐간 셈이다. 그만큼 운영 노하우와 서른 대 이상의 교육 및 체험용 포뮬러카를 보유한 곳은 이곳이 거의 유일하다. 유럽과 미국 서킷에서의 프로그램도 있지만, 주로 프랑스의 전설적인 그랑프리 서킷인 마니쿠르에서 진행된다.

가격 포뮬러 르노: 224유로(약 28만원)부터, F1: 9921유로(약 148만원)부터 **장소** 프랑스 마니쿠르 서킷 문의 lrs-formula.com

5 일단 포뮬러카 소유부터

지금까지는 오직 체험에 관한 이야기였다. 하지만 이것만으로는 만족할 수 없는 사람도 분명 있을 것이다. 특히 소유욕이 강한 사람이라면 더욱더 그러할 것이다. 그러나 레이싱카를 소유하고 트랙에서 체험한다는 것은 아주 번거롭고 불편한 일이라는



점에서 틀림없는 사실이다. 그게 다 돈 드는 일이고, 시동을 거는 것부터 차량을 정비하고 타이어를 체결하거나 브레이크를 교체하는 것까지 모든 것을 당시 혼자서 할 수 있다면 모르겠지만, 그럴 수 있는 사람은 세상에 단 한 사람도 존재하지 않는다. 그래서 레이싱카를 구입할 수 있어도 원할 때마다 언제든 트랙에 가져가 즐기는 일은 거의 불가능에 가깝다. 하지만 방법이 있다.

영국의 로터스에서 제작한 T125 포뮬러카는 아주 간편한 방법으로 유지·보수할 수 있으며, 타이어나 구할 수 있다면 진짜 레이싱카보다 훨씬 저렴하게 즐길 수 있다. 코스워스의 3.5ℓ V8 엔진은 1만500rpm까지 크랭크 축을 회전시키며, 640마력의 출력에 600kg대의 무게는 그 어떤 슈퍼카보다 날카로운 반응을 보일 것이다. 특히 코너 스피드는 전 F1 드라이버 장 알레시조차 놀라게 했다. 그는 이 차가 1990년대 F1 레이싱카보다 빠르고 더 우수한 그림을 제공한다고 격찬한 바 있다. 다만 T125는 25대 한정 제작해 판매되었고, 지금은 중고차로 구입할 수밖에 없다(그나마 매물이 나온다면).

가격 약 10억원? 문의 lotuscars.com

6 진짜 F1 레이싱카를 소유하고 체험할 수 있는 유일한 방법

어쩌면 이 프로그램을 소개하기 위해 앞서 다섯 가지 방법을 거론한 것인지도 모르겠다. 로터스 T125는 분명 F1 레이싱카에 준하는 성능을 지니고 있지만, 진짜 F1 레이싱카는 아니다. LRS 포뮬러는 르노의 전설적인 V10과 V8 엔진이 달린 진짜 F1 레이싱카 경험을 제공하지만 당신에게 판매하지는 않는다. 이러한 아쉬움을 모두 해결할 수 있는 방법은? 있다. 가장 위대한 F1 팀이자 모든 레이싱 드라이버가 꿈꾸는 종착지와 같은 팀이 해결책을 제공한다.

진짜 F1 레이싱카를 소유할 수 있는 방법은 바로 페라리 클리엔티 프로그램을 이용하는 것이다. 페라리는 클리엔티 프로그램을 통해 F1 레이싱카를 체험하는 것은 물론 판매하고, 관리하며, 교육하고, 정비 서비스도 제공한다. 간단히 말해 당신에게 운만 따른다면 미하엘 슈마허가 타던 페라리 F2004를 구입할 수 있다. 예전보다 조금 더 짙은 붉은색으로 칠해진 펠리페 마사의 F2008도 타볼 수 있다. 정비와 유지·보수도 걱정 없다(아는 사람은 알겠지만 레이싱카 구입보다 이런 게 더 어려운 법이다). 모든 과정을 페라리 미케닉과 엔지니어들이 해결한다. 조금 더 잘 탈 수 있게 교관인 당신의 레이스를 분석하고 코치해준다. 어쩌면 이것이 거의 유일하게, 그리고 가장 완벽하게 F1 레이싱카를 손에 넣고 즐길 수 있는 방법 같다. 레이싱카의 가격을 궁금해하기 전에, 한 가지 전제 조건을 필요로 한다. 당신이 일단 페라리의 오퍼야만 한다는 점. ▶

가격 문의 조건 페라리 소유 고객 문의 races.ferrari.com

그 밖에 다른 방법들 >>

소유는 포기하고 체험만 해도 만족한다면 자동차를 다루는 방송 프로그램이나 신문·잡지의 기자가 되는 것도 방법이었다. 실제로 <유>의 편집장은 2006년 당시 가장 잘나가는 마일드 세븐 르노 F1 팀의 레이싱카를 타고 프랑스 폴 리카르 서킷을 달린 적이 있다. 물론 퇴역한 전(前) 세대 레이싱카였지만, 몇 년 전까지만 해도 서킷을 주름잡던 녀석이었다. 르노 팀의 타이틀 스폰서였던 마일드 세븐이 기획한 프로그램이었기에 가능한 일이고, 잡지 기자였기에 얻을 수 있는 기회였다. 포뮬러 레이싱카를 소유하겠다는 다른 방법도 있다. 바로 경매를 통해 전설적인 F1 레이싱카 혹은 하위 카테고리의 포뮬러카를 구입해오 된다. 딱 들어오 앞서 소개한 방법보다 어렵겠지만, 참고로 지난해 케이터햄 F1 팀이 도산하면서 매물이 쏟아져 나온 적이 있는데, 모든 장비가 단 일주일 만에 다 처분되었다. 그만큼 수요는 많고 공급은 턱없이 부족하다는 뜻이다.

2006년 마일드 세븐 르노 F1 팀의 기자 체험 행사.



F1 Racer's Cars

인생 대부분을 서킷에서 보내는 F1 드라이버는 어떤 차를 탈까? 들끓는 스피드 욕망을 충족시켜줄 슈퍼카를 탈까? 아니면 편하고 안락하면서 경쟁심을 불러일으키지 않는 차를 탈까? 그들이 타는 차를 모아보니 각자의 취향과 성향이 또렷이 드러난다.

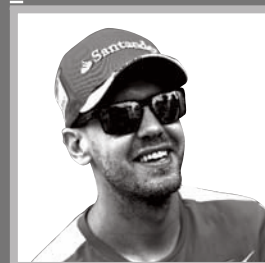
WORDS 이진우(〈모터 트렌드〉 기자) PHOTOGRAPHS PR, COURTESY



페라리 라페라리



피아트 500 아바스



SEBASTIAN VETTEL

SCUDERIA FERRARI
CHAMPION 2010, 2011, 2012, 2013

필요한 것만 사는 실속형

세바스티안 페텔은 해밀턴과는 약간 다른 자동차 잡식성이다. 그가 종종 타고 다니는 구형 BMW X5는 BMW 자우버 시절에 타던 것이다. 승합차인 폭스바겐 T5 트랜스포터와 인피니티 FX는 자우버 시절에 돈을 모아서 산 것이다. 해밀턴과 같은 SL 65 AMG도 하나 가지고 있는데, 이는 2009년 아부다비 GP에서 우승하면서 부상으로 받은 것이다. 올해 초 페텔이 페라리 라페라리를 몰고 있는 모습이 포착됐는데, 이 비싼 슈퍼카가 그의 차라는 것은 아직 확인되지 않았다. 그런데 확실한 것은 피아트 500 아바스는 분명 그의 차라는 것. 페텔은 4시즌 연속 챔피언이 되지 않게 소유한 자동차가 소탈하고 소박하다. 반면 그의 아버지는 아들이 번 돈으로 페라리 캘리포니아를 타고 다닌다.



LEWIS HAMILTON

MERCEDES GP PETRONAS
CHAMPION 2008, 2014



벤츠 SLS 블랙 에디션



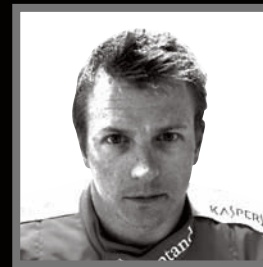
파가니 존다 750LH

병적인 슈퍼카 수집광

지난 2008년, 루이스 해밀턴이 최연소 챔피언이 됐을 때 맥라렌 그룹의 회장 론 데니스는 어린 챔피언에게 이런 약속을 했다. "네가 앞으로 두 번 더, 그러니까 챔피언을 세 번 하면 이 차를 줄게." 하지만 해밀턴은 화려하게 부활한 젠슨 버튼과 헤성처럼 나타나 4시즌 연속 우승을 거머쥔 제바스티안 페텔에 밀려 그 차를 가질 수 없었다. 그리고 지난해 해밀턴은 메르세데스로 이적하면서 그 차를 영영 소유할 수 없게 됐다. 그 차는 바로 맥라렌 F1 LM XP1이다. F1 LM은 맥라렌이 1995년 F1 GTR로 르망 레이스에서 우승한 것을 기념해 단 다섯 대만 만든 차이고 XP1은 론 데니스가 소유한 LM의 특별판이었다. 해밀턴이 아무리 돈이 많더라도 그는 어쩌면 이 차를 영원히 살 수 없을지 모른다. 이 차는 세상에 단 한 대뿐이니까. 차고에 맥라렌 F1 LM XP1이 없다고 해밀턴이 마음 아파할지는 모르겠으나, 우리가 볼 때는 그저 부럽기만 하다. F1 역사에 유일한 흑인 챔피언은 세상에서 가장 유명한 파가니를 가지고 있다. 그의 존다 760LH는 특이하게도 보라색이다. 이 외에 벤츠 SL 65 AMG 블랙 시리즈와 SLS AMG 블랙 시리즈도 소유하고 있다. 레드 보디에 블랙 레이싱 줄무늬를 두른 아주 멋진 빈티지 쉐비 코브라도 한 대 가지고 있는데, 해밀턴은 이 차를 애지중지한다. "캐럴 쉐비를 만난 적이 있습니다. 그는 제게 여러 가지 조언을 해주었죠. 그리고 몇 달 후 세상을 떠났습니다. 그가 해준 조언은 제가 들은 수많은 말 중에서 가장 큰 격려와 위안이 되는 말이었습니다. 그래서 그를 생각하면서 쉐비 GT500 코브라를 구입했죠." 그는 이 밖에도 맥라렌 시절에 젠슨 버튼과 함께 받은 MP4-12C도 가지고 있다. 해밀턴은 아주 비싼 슈퍼카와 스포츠카를 많이 가지고 있다. 그런데 최근 영국 배우 로언 언킨슨(미스터 빈)의 1997년형 맥라렌 F1이 800만 파운드(약 138억원)에 낙찰됐다고 한다. 해밀턴이 가진 차를 모두 합해도 맥라렌 F1의 가격이 안 된다.

자동차를 돌 보듯, 해탈형

지구 최고의 쿨가이는 자동차 소유도 아주 쿨하다. 2010년 페라리가 알론소를 영입하기 위해 라이코넨을 해고하자 그는 애지중지하던 페라리 엔초를 할값에 처분해버렸다. 그는 페라리 엔초를 "가장 섹시한 자동차"라며 좋아했었다. 그러고는 마르쿠스 발츠의 커스텀 바이크를 타고 다녔다. 그가 잠시 WRC에 갔다가 로터스 F1 팀으로 복귀했을 때 팀이 엑시지를 줬으나 이 차도 그의 곁에 오래 있지 못했다. 스위스 300대 부자에 드는 라이코넨은 지금도 스쿠터나 바이크를 탄다고 한다.



KIMI RÄIKKÖNEN

SCUDERIA FERRARI
CHAMPION 2007





JENSON BUTTON

MCLAREN-HONDA
CHAMPION 2009



페라리 F40

차는 타는 것이 아니라 파는 것

젠슨 버튼의 차고도 해밀턴만큼이나 호화롭다. 더불어 그는 중고차 매매로 짝짤한 수입을 올리고 있는 것으로 알려졌다. 그의 차고에는 닛산 GT-R, 벤츠 C 63 AMG와 CLK DTM, 포르쉐 911 GT2, 맥라렌 MP4-12C와 650S, 페라리 F40 등이 있다. 눈이 휘둥그레질 만하다. 1958년형 폭스바겐 미니 버스와 혼다 S600도 그의 컬렉션 중 하나다. 버튼은 얼마 전까지 페라리 엔초와 부가티 베이론을 가지고 있었는데, 최근 두 차를 모두 매각했다고 한다. 구하기 힘든 두 차는 웃돈이 붙어 현재 훨씬 더 비싼 가격에 거래된다. 현재 버튼은 올해 초 구입한 맥라렌 P1의 출고를 기다리고 있다고 한다. 이 차도 투자 목적일 가능성이 높다. 이렇게 좋은 차가 많지만 사실 버튼은 차가 필요 없다. 그는 롤스로이스 홍보 대사로, 모든 그랑프리를 롤스로이스 뒷자리에 타고 다닌다.



맥라렌 P1

벤츠만 타는 열렬한 충성파

니코 로스베르크는 메르세데스의 프랜차이즈 스타답게 메르세데스 벤츠만 탄다. SLS 블랙 시리즈는 그가 사는 모나코의 햇살과 아주 잘 어울린다. 가끔은 지난해 구입해 복원한 1971년형 벤츠 280 SL을 타기도 한다. 그의 GLK와 브라부스 e-스마트도 차가 많이 막히는 모나코 시가지에서 목격되기도 한다. 메르세데스에 이렇게 충성을 다해서일까? 로스베르크의 피트인은 언제나 해밀턴보다 빠르다. 하지만 이웃사촌(들은 모나코에 산다) 해밀턴의 차고에 비하면 썰렁하기만 하다. 챔피언과 무관의 격차를 보는 듯하다.



NICO ROSBERG

MERCEDES GP PETRONAS



브라부스 e-스마트



지프 그랜드 체로키 SRT

차는 사는 것이 아니라 받는 것

페르난도 알론소는 현직 F1 드라이버 중에서 연봉이 가장 높은 것으로 알려졌다. 뭔가 굶직한 이슈가 나올 것 같기도 한데, 실상은 별거 없다. 페라리 599 GTB, 458 이탈리아는 그가 페라리 팀에 있을 때 선물 받은 것이고 같은 그룹 소속인 마세라티와 지프도 그란카브리오와 그랜드 체로키 SRT를 선물하면서 걸출한 F1 스타의 후광 홍보 효과를 노렸다. 피아트도 500 아바스를 줬다. 알론소의 차고에는 피아트 그룹이 선물한 차가 대부분이다. 그 밖에 알려진 것으로는 닛산 GT-R뿐이다. 현직 최고의 테크니션이라는 알론소는 사실 로드카에는 별 관심이 없는 건 아닐지 모르겠다. ♪



FERNANDO ALONSO

MCLAREN-HONDA
CHAMPION 2005, 2006



페라리 599 GTB



STEER

©CHOI MINSEOK/PENN STUDIO

A Gentlefolk

아우디 세단의 이름은 A로 시작하지만, 같은 모습으로 S와 RS 시리즈가 따로 있다. S 모델의 S가 '스포츠'의 이니셜이라면 RS 모델의 R은 '레이스'의 이니셜이다. 올해 출시된 RS7을 한국타이어 G트랙에 데려갔다.

WORDS 유정석 TEST DRIVE 양정호(한국타이어 금산연구소) PHOTOGRAPHS 최민석

'양의 털을 쓴 늑대'라는 표현이 있다. 겉보기엔 온화하고 착하지만 속으로는 음험하고 야비한, 표리부동을 가리킨다. 그냥 '늑대'라고 했을 때보다 몇 곱절 부정적인 의미로 사용된다. 같은 표현을 자동차에 부여하면 상찬이 된다. 겉보기에 실용성을 추구했지만(홍내만 났다는 얘기가 아니다) 그 온순한 외모 속에 폭발적인 성능을 감춘 자동차다. 아우디 RS7처럼 말이다.

아우디는 '일상의 스포츠카'로서 S 모델을 제시한다. 그 이상의 드라이빙을 추구하는 사람에게는? 아우디가 내놓은 솔루션은 RS 모델이다. 올해 A7과 함께 출시된 RS7을 한마디로 설명하자면 '제로백'을 3.9초에 끊는 늑대다. 광활한 트렁크에 가방을 던져 넣고, 안락한 시트에 몸을 묻은 채 양차기의 심정으로 RS7을 몰고 한국타이어 금산연구소 G트랙에 갔다. 국내 현역 테스트 드라이버 중에서 다섯 손가락 안에 꼽히고, 지난 20년간 다투 부르크링 노르트슬라이퍼를 총 500랩 이상 누빈 양정호 차장에게 RS7의 키를 건넸다.

나는 양을 타고 왔지만 그는 테스트 트랙에서 늑대를 탔다. 양정호 차장은 벨로드롬처럼 인공으로 기울여 설계된 동그런 최외곽 회전부를 포함해 일주거리가 3.2km 정도 되는 G트랙, 널찍한 평면의 스티어링 패드, 국내 유일의 시설인 웨트 트랙(G트랙 아쿠아) 등의 테스트 트랙을 옮겨가며 시승했다. 브레이크 타임 중간 중간 그에게 소감을 물었다.

MiU 전체적인 총평부터 부탁한다.

양정호 일단 가속 성능부터 얘기할까? 훌륭하다! 동력 성능이야 두말할 나위가 없다. 다만 변속기가 DSG 같은 방식이었으면 더 좋았을 텐데.

RS7의 스펙상 최고 속도가 305km/h였는데 어떻게?

어느 속도대에서나 200까지 가속은 전혀 문제없다. 트랙이 더 길고 빳길만 아니었으면 더 밟아봤을 거다. 게다가 전체적인 차량 반응이 속도에 따른 변화가 거의 없다. 파워 트레인을 비롯해 차의 움직임에 일관성이 있고 균일한 성능을 낸다는 건데, 이게 커다란 장점 중 하나다. 이 차를 구매할 사람에게 충고 하나 할까? "속도계를 자주 체크하라!" 현재 시속이 200km/h인데 100처럼 느껴지기 때문에 앞만 보고 달리면 딱지 떼기 십상이겠다.

아우디 많이 타봤나?

하하. 내가 요새 유럽 시장에 출고될 아우디 A8의 OE 타이어를 개발하고 있다. 아우디 사람들은 '소비자 관점'이라는 개념에 철저하다. 예를 들어 유럽의 도로는 고속 직진이 많아서 그런지 직진 안정성이 좋아야 한다는 식이다. RS7 또한 길만 반듯하게 좋으면 손 놓고도 몇십 km까지 쫓 갈 수 있겠다 싶은 정도다.

핸들링 감각은 어땠는가?

스티어링 휠을 돌릴 때 좌우 90도까지는 반응이 빠르다. 90도 넘으면 언더가 커지는 느낌이었다. 전반적으로 스티어링은 가볍하게 반응했다.

아우디 RS7은 파워풀하면서도 예측 가능하고, 언제 어떤 움직임에서든 신뢰할 수 있는 반응을 보여줬다. 여러 가지 노면에서 시승을 하기 위해 1.2km 코스 전체에 살수 시설을 갖춘 세계적인 수준의 웨트 트랙을 포함한 한국타이어 G트랙에 갔다.



브레이킹 성능은 어땠는가?

잘 먹는다. 특히 시속 100km를 넘는 고속 주행 중에 급제동을 걸었을 때의 감속이 우수한 편이다.

코너링은?

아우디 하면 콰트로 아닌가. 항상 안정적인 코너링을 보여준다. 솔직히 말해 사진작가의 요청으로 차를 좀 미끄러뜨리려고 해봤는데 잘 안 되더라. 이것 또한 아우디 철학을 따른 것 같다. 일반인이 예측할 수 있고, 그 예측에 따른 액션에 자동차가 반응해야 한다는 거지. 그래서 차량의 반응이 날뛰지 않고 아주 리니어(Linear)하다.

계속 칭찬인데?

아, 칭찬으로만 들렸나? 사실 '일반인'에게는 끝내주게 좋은 차다. 막강한 드라이브 트레인을 갖추고도 운전자를 편하게 해준다. 예컨대 차의 코너링 공식인 '아웃인 아웃' 같은 거 정석대로 못 지켜도 차가 커버해준다. 차량 컨트롤에 대한 부담감을 느끼지 않고 파워풀한 성능

을 맘껏 즐기고 싶은 사람에게 최적이다. 그러면서도 일상에서 승용차로 활동할 수 있는 차. 뒷좌석도 넓고 트렁크도 크고, 이처럼 RS7은 자동차라는 물건으로서 포텐셜 활용도가 언제나 높다. 다만 '언제나'라는 것. 차를 장난감처럼 다루고 싶은 사람은 재미없다고 느낄 수도 있지 않을까? 사실 포르쉐나 페라리는 다루기 힘든 차다. 과격한 액셀 조작에도 리어가 예민하게 미끄러지지 않는 RS7은 전혀 성격이 다른 차다.

강력하면서도 잔뜩한 차?

바로 그렇다. 일상의 용도를 여전히 만족시키면서도 막강한 성능을 품은 차. 장거리 출근하는 사람 하나를 가정해보자. 비즈니스 미팅을 앞두고 양복을 짝 빼입었는데 이런 욕심을 부린다. "내가 맨 앞에서 달리고 싶어." 또는 평소엔 양전히 다니는데 누가 옆장을 지른다? "네가 날 뭘로 보고!" 이렇게 남의 허를 찌르고 반전을 주는 즐거움을 누리고 싶은 사람에게 최상의 선택이 될 수 있다. ■



RS7은 560마력 V8 엔진과 8단 팀트로닉 변속기, 사륜 구동 콰트로, 세라믹 디스크 브레이크까지 갖춘 막강한 퍼포먼스에 데일리 카로서의 실용성까지 모두 품었다.



Double O Seven Special

007 신작이 개봉됐다. <스펙터>는 스물네 번째 제임스 본드 영화. 최신의 '본드카' 애스턴 마틴 DB10을 비롯해 왕년의 본드카 몇몇을 살펴보자.

WORDS 권규혁 PHOTOGRAPHS 애스턴 마틴, 에버렛

1



2



3



4



1, 2, 3, 4 애스턴 마틴의 본드카. 사진 번호대로 <카지노 로열>(2006)의 DBS V12, <스펙터>(2015)의 DB 10, <골드핑거>(1964)의 DB5, <리빙 데이라이트>(1987)에 출연한 벤티지 볼란테. 5 두 번째 007 영화 <위기일발>(1963)에서는 카본이 장착된 차량이 등장한다. 카본 상용화는 한참 나중의 일이지만 본드에게는 O가 있으니까. 6 제임스 본드는 O 덕분에 하이테크 스파이로 활동할 수 있다.

007은 현존하는 시리즈 영화 중 가장 높은 인지도를 자랑한다. 근·현대를 배경으로 하는 영화에서 자동차는 상당히 중요한 소품이다. 007 시리즈에서도 마찬가지. 영화 속 자동차는 주인공이나 등장인물의 성격을 나타내는 소품으로 사용되기도 하고 추격전 등의 액션을 통해 박진감을 선사하기도 한다.

본드카로서의 존재감을 가장 먼저 드러낸 차는 애스턴 마틴 DB5였다. 세 번째 007 영화 <골드핑거>(1964)에 등장한 DB5는 타이어 파괴 장치, 기관총, 방탄막, 사출형 조수석, 후방 연막탄과 레이더 등 다양한 특수 장비를 갖추고 나와 관객을 열광시켰다. 원래 007 시리즈 원작 소설 첫 편인 <카지노 로열>에서는 벤틀리 4½ l 가 제임스 본드의 차로 등장했다.

원작자인 이언 플레밍이 로이터 기자로 활약하던 당시 르망 24시간을 취재하며 벤틀리에서 깊은 인상을 받았기 때문이었다. 그가 <골드핑거>를 집필하고 있을 때 자동차 애호가인 김슨 박사가 제임스 본드의 차로 애스턴 마틴 DB3를 추천했다. 그 덕분에 소설 속에서 제임스 본드에게 재규어 3.4와 애스턴 마틴 DB3 중 하나를 고르라고 했을 때 본드가 DB3를 골랐다는 내용이 나온다. 영화 <골드핑거>를 기획할 당시에는 이미 282마력을 내는 4.0l 직렬 6기통 엔진을 탑재한 DB5가 발표된 뒤였기에 제작진은 일단 애스턴 마틴 DB5를 본드카로 내정하고 구체적인 구상에 들어갔다. 영화사는 애스턴 마틴에 협조를 구했으나 처음에는 차를 협찬받지 못했다. 그리하여 재규어와 쥘슨이 본드카 후보에 올랐으나, 담당자가 지속적으로 애스턴 마틴을 설득해 결국 DB5를 한

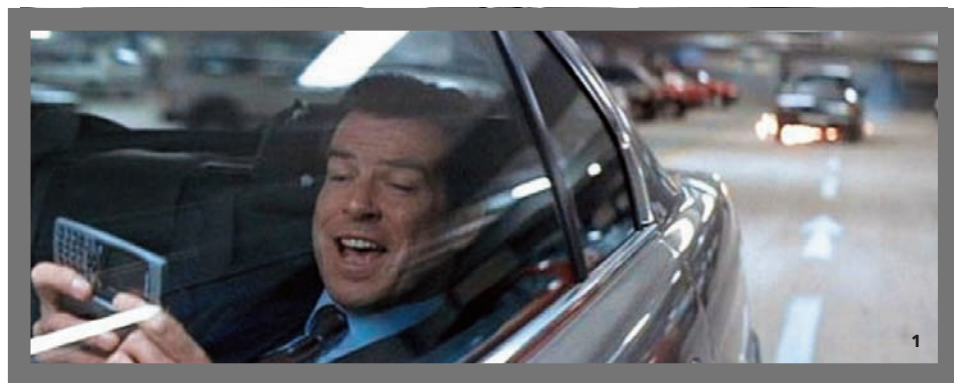
대 제공받았다. 촬영을 위한 다양한 소품과 장비를 장착하는 대대적인 개조 비용은 2만5000파운드(당시 DB5 가격이 4500파운드였다). 영화 개봉 후 DB5는 엄청난 화제를 불러일으켰다. 영화 속에서 보여준 다양한 특수 장비가 준 이미지도 컸지만 성능과 디자인 또한 제임스 본드의 캐릭터와 잘 맞아떨어졌기 때문.

가장 강렬한 인상의 본드카, 로터스 에스프리
(007 두 번 산다)(1967)에서는 공간적 배경이 일본이었던 만큼 토요타 2000GT가 본드카로 등장했다. 일본 최초의 슈퍼카로 불리기도 한 2000GT는 1967~1971년까지 351대만 만들어졌다. 영화 크랭크인 직전에 차를 전달받은 제작진은 생각하지 못한 문제에 봉착했다. 2000GT는 키가 188cm나 되는 손 코너리를 태우기에 헤드룸이 턱없이 부족했기 때문. 제작진은 토요타에게 2000GT를 컨버터블로 개조해줄 수 있는지 문의했고, 토요타는 2주일 만에 컨버터블로 개조해줬다고. 이렇게 해서 2000GT 컨버터블은 2대만 제작되었는데, 실제로는 소프트웨어가 장착되지 않아서 지붕을 달지는 못한다. 한편 <다이아몬드는 영원히>(1971)에서 라스베이거스의 좁은 골목길을 이룬 주행으로 통과하는 장면으로 눈길을 끈 포드 머스탱 마하 1은 본드걸 티파니 케이스의 차였다. 007 시리즈에서 미국 차가 화끈한 액션을 보여준 또 다른 사례로는 <황금총을 가진 사나이>(1974)에 등장한 AMC 호넷 X를 꼽을 수 있다. AMC 호넷은 부서진 다리를 360도 회전 점프로 건너 악당 스킨카를 추격하는 장면으로 많은 영화 팬에게 깊은 인상을 남겼

다. 이 스텐트는 컴퓨터 시뮬레이션을 이용해 점프대와 차량 속도 등을 계산한 최초의 사례였다고 전해진다. 애스턴 마틴 DB5 이후 본드카가 다시 상상을 초월하는 특수 장비로 세상을 깜짝 놀라게 한 것은 <나를 사랑한 스파이>(1977)에 등장한 로터스 에스프리였다. 1975년 10월 파리 오토쇼에서 발표된 로터스 에스프리는 영화가 기획 단계에 있을 무렵에는 아직 출시조차 되지 않은 차였다. 007 시리즈가 지속적인 인기를 끌자 많은 자동차 회사가 자사 차량을 007에 출연시키고자 하는 상황에서 로터스의 홍보 담당자 존 맥러클랜은 영화 제작진에 제안서를 들고 찾아가는 대신 완전히 다른 접근 방식을 택했다.

그는 점심시간 무렵에 007 제작진의 사무실 바로 앞에 로고와 엠블럼을 모두 제거한 프로토타입을 주차시켰다. 주지아로가 디자인한 이 멋진 스포츠카 주변에 많은 사람이 모여들었으나 그 누구도 이 차가 무엇인지 알지 못했다. 지인을 만나고 돌아온 돈은 에스프리 주변에 모여든 사람들의 질문에 아무런 대답도 하지 않고 그대로 떠났다. 얼마 뒤 007 제작진은 수소문 끝에 로터스를 찾아왔고, 돈은 그가 원한 대로 에스프리를 007에 출연시킬 수 있게 되었다.

특히 헬리콥터와의 추격전을 벌이다 바다로 뛰어들어 잠수함으로 변신하는 장면은 모든 본드카 중에서, 나아가 역대 007 시리즈의 모든 특수 장비 중에서도 가장 인상적이었다고 할 수 있다. 로터스는 <나를 사랑한 스파이>를 위해 두 대의 완성차와 7대의 파이버글라스 보디를 제공했다. 파이버글라스 보디는 잠수함으로 변신한 에스프리를 촬영하는 데 사용되었다. 한 대는 반으로 잘라 잠수함 장면에서 로저 무어와 바버라 바흐를 각기 따로 촬영할 때 배경으로 사용되었다. 또 한 대는 스크루를



갖춘 잠수함으로 개조되었다. 개조 비용은 10만 달러가 넘었다는데, 인플레이션을 감안하면 현재 가치로 50만 달러(약 5억7000만원) 정도라고. <다이아몬드는 영원히>에서 그랬던 것처럼 제임스 본드의 차가 아니라 본드걸의 차였거나 탈취한 차량이 본드 카다운 액션을 선보인 경우도 꽤 많았다. <유어 아이즈 온리>(1981년)에서도 본드카 로터스 에스프리 터보는 도난 방지 자폭 장치로 산화해버렸을 뿐 본드걸 멜리나 하브록의 시트로엥 2CV가 본드카의 액션 임무(?)를 대신했다. 제임스 본드는 <옥터퍼시>(1983)에서 알파로메오 GTV6를, <뷰 투 어 킵>(1985)에서는 르노 11 택시를 탈취해 카 체이스를 보여주기도 했다.

007이 가장 사랑한 브랜드, 애스턴 마틴

사람들의 원성이 자자해서였는지, 얼마 지나지 않아 특수 장비가 장착된 본드카가 다시 등장했다. <리빙 데이라이트>(1987)에 출연한 애스턴 마틴 v8 밴티지 볼란테는 레이저 커터, 전방 미사일, 로커 패널(Rocker Panel)에서 튀어나오는 스키, 로켓 추진 장치 등을 탑재했다. 애스턴 마틴이 본드카로 복귀한 지 얼마 지나지 않아 BMW가치고 들어왔다. <골든 아이>(1995)에서는 당시 막 출시된 BMW Z3가 본드카로 등장했으나, 비행기로 갈아타

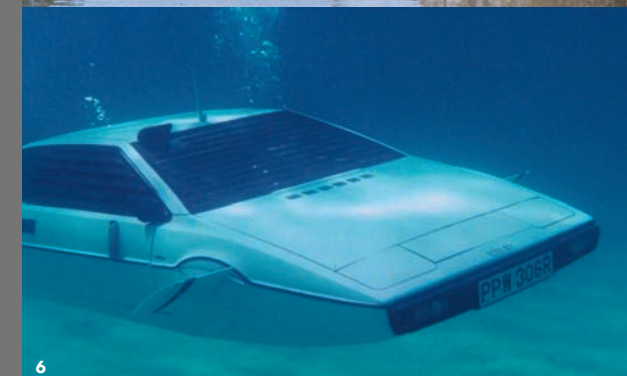


1 <네버 다이>(1997)에서 노키아 휴대폰으로 BMW 750를 원격 조종하는 제임스 본드. 2 <007 두번 산다>(1967)의 토요타 2000GT. 3 <다이아몬드는 영원히>(1971)의 포드 머스탱 마하 1은 본드카가 아니라 본드걸의 차였다.

는 동안 잠깐 타고 나오는 수준에 그쳐 새로운 본드카에 기대를 건 사람들을 실망시켰다. BMW가 본드카로서 본격적인 활약을 보여준 것은 <네버 다이>(1997)에서였다. BMW 750에는 휴대폰을 이용한 원격 조종, 엠블럼 아래에서 튀어나오는 전동 톱, 펍크가 낫다가도 자동 복구되는 타이어, 심지어 미사일까지 발사하는 등 다양한 기능을 선보였다. <언리미티드>(1999)에 출연한 BMW Z8은 짧은 주행 후 미사일을 발사하고 악당의 헬리콥터에 장착된 전동 톱날에 반으로 잘리는 운명을 맞이했다. 애스턴 마틴은 <어나더 데이>(2002)에서 복귀했다. Q가 '애스턴 마틴 바니시(Varnish)'라고 소개한 애스턴 마틴 뱅퀴시는 본드카 중 가장 황당한 특수 기능, 즉 투명차로 변하는 기능을 선보였다. 미사일과 방어 신탄, 자동 추적 기관총 등 역대 본드카 중 최강의 화력 또한 탑재했다. 오늘날 제임스 본드 역을 맡은 대니얼 크레이그의 007 데뷔작이었던 <카지노 로얄>(2006)에서도 본드카는 애스턴 마틴이었다. 별다른 특수 기능은 없었던 DBS V12는 추격전 도중 도로에 던져진 본드걸을 피하면서 전복되어 대파되었다. 스텐트 팀이 리허설에 사용한 BMW 구형 5시리즈는 쉽게 뒤집을 수 있었는데 반해 실제 촬영에 쓰인 DB9(DBS로 변장시켰다)은 공력 특성이 좋아 고속에서도 뒤집어지지 않아 문제가 되었다. 결국 차 아래에 폭약을 설치해 애스턴 마틴을 여러 바퀴 굴릴 수 있었는데, 무려 7바퀴 반을 굴러 이 분야에서 기네스 신기록을 수립했다고 한다.

<퀸텀 오브 솔러스>(2008)는 애스턴 마틴 DBS V12가 알파로메오 159에게 쫓기는 고강도 액션으로 시작한다. 이때 본드카는 별다른 특수 기능을 보여주지는 않았으나 무수한 총탄을 맞고도 계속 달리며 트렁크 안의 인질도 무사한 것을 보면 적어도 방탄 처리는 되어 있는 것으로 보인다. <스카이폴>(2012)에서는 최신 모델이 아니라 1964년식 애스턴 마틴 DB5가 초심을 가다듬는 007의 심정을 뒷받침하는 중요 소품으로 등장했다. 이 영화에서는 초반부 액션에 이브 머니페니가 몰고 나온 랜드로버 디펜더가 강도 높은 액션을 소화해냈다. ㅁ

4 최신작 <스펙타>에 등장한 애스턴 마틴 DB10. 5 <황금총을 가진 사나이>(1974)의 AMC 호넷 X. 6 역대 본드카 중 가장 강렬한 인상을 심어준 <나를 사랑한 스파이>(1977)의 로터스 에스프리. 7 <골드핑거>(1964)의 애스턴 마틴 DB5는 갖가지 특수 장치를 탑재했다. 뒷바퀴 허브에서 튀어나와 적의 타이어를 찢는 장치.



Futuristic Vehicles

여기 7개의 탈것을 소개한다. 콘셉트 아이디어도 있고, 개발 단계의 프로젝트도 있으며, 이미 출시된 것도 있다. 공통점은 단 하나. 끝내주게 멋지다는 것.

WORDS 송원석(ROUN CONTENTS 대표) PHOTOGRAPHS PR, COURTESY



배기량	2,163cc
최대 출력	121마력
엔진 형식	V-트윈
건조 중량	226.8kg
0-100km/h	2.8초
가격	65,000달러

◀ 이것이 아메리칸 핸드메이드 CONFEDERATE, NEW X132 HELLCAT SPEEDSTER

미국 모터사이클의 아이콘으로 추앙받는 컨페더레이트의 뉴 X132 헬캣 스피드스터는 정말로 튼튼하다. 결정적인 증거는 엔진 케이스. 헬캣의 주문을 받은 S&S 사이클은 빌렛 알루미늄(Billet Aluminum) 덩어리를 CNC 가공해 만들어 강도와 경도가 뛰어난 케이스 안에 2163cc V-트윈 엔진을 넣어 엄중한 보호를 받게 했다. 뉴 X132 헬캣 스피드스터는 튼튼할 뿐만 아니라 아름답다. 두카티의 디자인 디렉터로 유명한 피에르 테르블랑시는 노턴으로 옮겼다가 다시 컨페더레이트의 '콜'을 받았다. 그 앞에는 2012년 출시된 X132 헬캣이 놓여 있었다. 피에르는 미국 모터사이클의 아이콘에 미래적이면서도 유럽적인 감성을 불어넣어 뉴 X132 헬캣 스피드스터로 완결 지었다. 1991년에 컨페더레이트사를 만든 매트 체임버스는 '주문 제작에 의한 소량 생산'을 선택했다. 뉴 X132 헬캣 스피드스터 역시 최대 65대까지만 생산된다. 톰 크루즈, 브래드 피트, 데이비드 베컴 같은 스타들이 괜히 컨페더레이트의 모터사이클을 타는 게 아니다. 현존 최고 커스텀 슈퍼 모터사이클 중 하나인 이 녀석이 튼튼하게만 만들어진 것은 아니다. 속도와 힘을 위해서는 몸이 가벼워야 한다. 휠과 연료 탱크 등을 탄소섬유로 만들고 볼트 하나도 스테인리스 스틸로 만든 것을 쓴 데는 이유가 있다. 이것은 단순한 모터사이클이 아니다. 현명하게 만든 구조에 초정밀 기계 부품을 장착한 움직임이 수공예품이다. confederate.com



▲ 비즈니스도 슈퍼소닉 AERION, AS2

시간이 곧 돈이다. 사업가나 부호들이 비즈니스 제트기를 구입하는 데는 이유가 있다. 항공기 회사들은 항공기를 만드는 게 아니다. 이런 사람들에게 시간을 파는 것이다. 미국의 아에리온과 스파이크 에어로스페이스, 영국의 하이퍼 마하는 시간을 벌어주는 초음속 제트기 시장을 선도하는 기업들이다. 미국 네바다 주에 위치한 아에리온은 지난해 에어버스와 기술을 교류하기로 합의해 2021년 세계 최초 초음속 비즈니스 제트기 인가를 목표로 삼은 AS2 개발에 큰 힘을 보탤 예정이다. 최대 12명의 승객을 태울 수 있는 AS2는 음속 비행 불가능 구간에서는 마하 0.99로 날다 제한이 풀리면 최고 마하 1.6(약 2000km/h)으로 비행한다. 이렇게 되면 AS2는 현재 비즈니스 제트기의 아이콘인 걸프스트림 G650보다 두 배 정도 더 빨리 나는 셈이다. 디지털 기술을 활용해 정보를 습득하는 사람과 그렇지 못한 사람의 차이를 '디지털 디바이드'라고 한다. 앞으로 40년쯤 후에는 '슈퍼소닉 디바이드'라는 말이 생길지 말란 법도 없다. 초음속으로 나는 사업가와 그렇지 못한 사업가. www.aerionsupersonic.com

최고 속도	마하 1.6
순항 속도	마하 0.95~1.4
무게	52,163kg
길이	49m
높이	8m
전폭	21m



◀ 음속의 20배로 해외여행을 DLR, SPACELINER

지금으로부터 30년 정도 지나 당신이 성공한 사업가가 된다면 비행기를 골라야 하는 행복한 고민에 빠지게 될지 모른다. "파리에 가야 하는데 어떤 극초음속 여객기가 좋을까. 버진 항공? 아니면 스페이스라이너를 탈 수 있는 루프트한자?" 이미 퇴역한 초음속 여객기 콩코드를 대체할 극초음속 여객기가 한창 개발 중이다. 버진 그룹의 피자 CEO 리처드 브랜슨은 마하 8.5의 극초음속 여객기 프로젝트를 준비하고 있다. 에어버스는 이미 마하 4.5의 극초음속 여객기를 미국 특허청에 등록해놓았다. 지금 우리가 보고 있는 '스페이스라이너'는 독일항공우주국(DLR)이 초음속 항공기 시장에 내놓은 도전장이다. 2005년부터 연구를 시작한 스페이스라이너는 최고 속도 마하 20으로 독일에서 호주까지 90분 만에 도착하는 꿈의 초음속 항공기다. 취항 목표는 2045년. 승객 50명과 승무원 2명이 탑승하는 스페이스라이너 여객기는 9개의 로켓 엔진을 가동하는 추진 로켓에 매달려 수직으로 이륙한다. 순항 고도에 이르면 추진 로켓이 분리되고 여객기는 자체 장착된 로켓 엔진으로 목적지까지 비행한다. www.dlr.de



▶ 따라올 테면 따라와봐
BUGATTI, VISION GRAN TURISMO

안타깝게도 우리가 실제로 부가티를 탈 수 있는 확률은 그리 높지 않다. 또 슈퍼카들이 즐비한 강남대로 한복판에 며칠을 서 있어도 직접 목격할 수 있는 확률조차 제로에 가깝다. 하지만 만약 당신이 플레이스테이션용 레이싱 게임 '그란 투리스모'를 즐긴다면 그 확률은 곧 100으로 치솟을 것이다. 게다가 엄청난 비용과 시간을 투자하지 않아도 인방에 앉아 편안하게 '마이카'처럼 부가티를 운전할 수 있다.

올해 프랑크푸르트 모터쇼에서 부가티는 레이싱 프로토타입 형태의 '비전 그란 투리스모'를 선보였다. 그란 투리스모 게임에 등장할 머신을 쇼카로 만든 것이다. 부가티는 "실제로 부가티를 소유하기 어려운 팬들을 위해 준비한 프로젝트"라고 설명했다. 쉽게 말해 '팬 서비스'다. '최고'라는 타이틀이 붙어야만 속이 풀리는 부가티답다. 그런데 팬 서비스치고는 사뭇 진지하고 끝내준다. "부가티가 자동차 경주 대회를 석권하던 1920년대부터 1930년대의 영광을 재현하겠다"는 목표 의식으로 1936년 르망 24 레이스에서 우승한 타입 57 탱크와 타입 57 아틀란틱에서 디자인 모티프를 가져왔다. 클래식 자동차에 관심 있는 사람이라면 이 비전 그란투리스모가 파란색으로 칠해진 이유, 보닛에서 시작된 기다란 핀이 윈드실드를 넘어 차체 중앙을 종단하는 이유, 라디에이터 그릴이 말발굽 모양으로 생긴 이유를 쉽게 짐작할 수 있을 것이다. 약 6개월의 제작 기간을 거쳐 등장한 부가티 비전 그란투리스모는 과거 부가티의 영광을 떠올리게 하는 우아한 형태의 차체 아래 W16 엔진과 사륜구동 시스템을 탑재해 최고 출력 250마력을 발휘하며 최고 시속이 약 400km/h에 이르는 동력 성능을 갖췄다. 수많은 자동차 브랜드가 매년 콘셉트카를 만들어 세상에 내놓는 데에는 다 이유가 있다. 비전 그란 투리스모가 계승한 부가티의 디자인 유산은 부가티가 내년엔 선보일 베이론의 후속작 케이론에 다시 적용될 것이다.



▶ 항공기도 친환경, 고효율
AIRBUS, CONCEPT PLANE

땅, 물, 하늘에서 타는 수많은 '콘셉트'들이 발표된다. 모두 '멋진 신세계'를 약속하지만 공감 가는 것들은 그리 많지 않다. 하지만 에어버스가 공개한 '에어버스 콘셉트 플레인'은 다르다. 기업과 소비자 입장에서 실제로 필요한 것들을 개선한 콘셉트 모델이라 꽤 현실적이다. 기체 안팎으로 수많은 변화가 있지만 그 대부분은 '친환경, 고효율'로 귀결된다. 기체에 스며들듯 탑재된 엔진, U자형 꼬리 날개, 날개에 부착돼 에너지를 재생하는 태양광 패널, 표면이 스스로 복구되는 기체, V자 모양으로 떼 지어 나는 새들의 비행을 응용해 주변에서 나는 항공기의 미끄럼 기류를 활용하는 비행법, 연료를 사용하지 않고 글라이더처럼 나는 방법, 재생에너지를 사용하는 작지만 효율 높은 엔진. 이 가까운 미래의 여객기에는 지금 항공사들이 고민하고 있는 효율과 환경에 대한 숙제가 꽤 많이 해결돼 있다. 승객이 하늘 풍경을 감상할 수 있는 반투과막 객실 천장, 손바닥을 대면 기체가 승객을 인식해 승객의 요구에 대응하는 기능, 승객의 몸에 맞게 모양이 바뀌는 좌석 등을 보면 앞으로 우리가 에어버스를 탔을 때 어떤 서비스를 받을 수 있을지 짐작할 수 있다. www.airbus.com



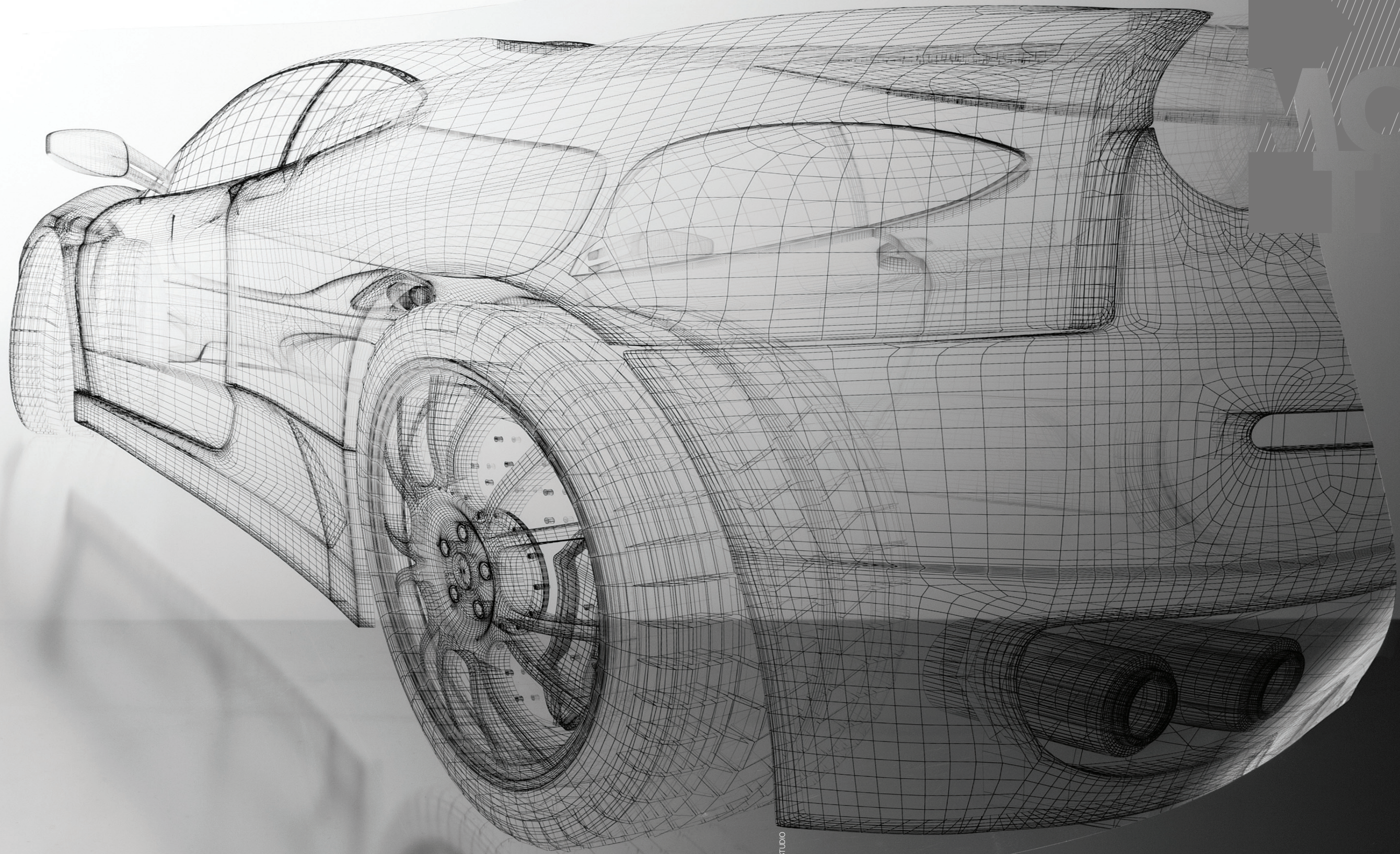
▶ 저 깊은 바다 밑
U-BOAT WORX, C-RESEARCHER 3

네덜란드의 잠수정 제조사 U-보트 워크스가 올해 8월 선보인 세계 최초 시판용 3인승 투명 잠수정이다. 수심 1700m까지 잠수할 수 있게 해주는 튼튼한 아크릴 압력 선체는 공처럼 동그렇게 만들어져 최대 3명의 수중과학자나 해저연구원이 편하게 사방을 둘러보면서 바다를 탐사하거나 해양 생물체를 수집할 수 있게 해준다. 이 잠수정을 보고 나면 왜 지금까지의 잠수정이 C-리서처 3처럼 구체(球體)로 생겼는지 궁금해진다. 게다가 어떤 대상을 쉽고 빠르게 파악해야 하는 운송 수단의 전면을 구체로 만들면 여러모로 유리하다는 건 이미 1960년대에 소형 관측 헬기의 걸작, 휴즈 OH-6 케이유스가 보여준 바 있지 않은가. 잠수정 제조사들도 그 사실을 몰랐을 리 없다. 단지 수압 문제 등을 해결한 것이 U-보트 워크스 아니었을까. 이 밖에도 C-리서처 3는 소형화와 경량화, 그리고 안전에 대한 혁신을 보여주었다. 덕분에 이 잠수정은 대형 모선(母船) 없이 대형 요트와 함께 이동하거나 선적 컨테이너로 운송해 시간과 비용을 줄일 수 있다. www.airbus.com

▶ 날자, 한 번만 더 날자구나
AEROMOBIL 3.0

사실 나는 플라잉카가 상용화된다는 뉴스에 큰 관심이 없었다. 에어로모빌의 '에어로모빌 3.0'은 예외다. 유일하게 타고 싶게 생긴 플라잉카다. 슬로바키아의 에어로모빌은 1989년부터 플라잉카를 개발해왔다. 그동안 쌓아온 역량을 집대성했다는 에어로모빌 3.0을 살펴보면 2018년부터는 상용화된다는 말이 거짓말처럼 들리진 않는다. 폭 1.6m, 길이 6m로 일반 주차구역에 세울 수 있는 이 플라잉카를 타고 천천히 차고에서 나오는 상상을 해보자. 액셀러레이터를 꼭 밟으면 최고 시속 160km까지의 짝을 수 있다. 하늘에서 기름이 뚝 떨어질까 두렵다면 주유소에 들어가 "휘발유 가득!"이라고 외치면 된다. 차로 달리다가 200m 거리를 확보한 곳만 찾으면 몇 초 만에 날개를 펴고 하늘로 날아올 수 있다. 항속거리는 700km, 카본파이버, 마그네슘, 알루미늄의 복합 소재로 만들어 경차보다 가볍고(450kg) 낙산 전개 장치 같은 안전 장비까지 갖췄으니 너무 걱정 안 해도 된다. 50m 거리만 갖출 곳 이 있으면 잔디 바닥이라도 착륙할 수 있다. 파일럿 자격증이 있고 약 2억원 정도 지불할 용의가 있다면 이런 상상은 현실로 이뤄질 것이다. 이런 시나리오는 어떨까? 크게 성공한 실리콘밸리의 젊은 IT 사업가 두 명이 있다. 친구인 둘은 마침 와인을 좋아한다. 일하다 머리 식히고 싶거나 새로운 영감이 필요할 때 에어로모빌 3.0을 타고 가까운 내퍼밸리로 훌쩍 떠나는 거다. 와이너리를 다니며 와인도 시음하고 '온트빌' 같은 레스토랑에서 저녁을 먹고 다시 회사로 돌아온다. 그들에게 멋진 아이디어가 충전된다. 이 정도면 새로운 (사이드웨이) 아닌가? www.aeromobil.com





MOVE



그래핀의 응용 분야로 가장 현실화될 가능성이 높은 것 중 하나가 플렉서블 디스플레이다(앞 페이지 사진). 미국 케이봇(Cabot)사의 수석 과학자 매트 헤스케스가 유리병 안에 든 소재들을 살펴보는 모습. 왼쪽에서부터 흑연, 확장 그래파이트, 그래핀이다(왼쪽 페이지).

The Thinnest Layer

2010년 노벨 물리학상을 거머쥔 그래핀. 웬만한 사람이라면 이름 정도는 들어봤을 그래핀은 학계에서는 주목받는 소재지만 실생활에 적용되기까지는 아직 시간이 많이 필요한, 그야말로 '미래' 소재다.

WORDS 정상혁 PHOTOGRAPHS 코비스, 게티이미지

마지막으로 유연성. 그래핀은 원래 형태에서 10% 이상 늘리거나 접어도 본래의 전기적 특성을 잃지 않는다. 돌돌 말거나 접는 플렉서블 디스플레이의 핵심 재료로 사용할 수 있는 까닭이다.

그래핀의 탄생

'과학' 하면 매우 복잡하고 머리 아픈 이미지가 먼저 떠오르고 '노벨상' 하면 신이 뚝뚝함만 통째로 들이부어 탄생시킨 사람들의 이야기 같다. 사실 혁신적인 과학적 발견은 의외로 우연히, 그리고 간단한 원리와 방법으로 탄생한 경우가 많다.

2004년, 그러니까 박지성 선수가 영국 맨체스터 유니버시티에 입단하기 1년 전, 맨체스터 대학교의 노보셀로프 교수는 흑연에서 그래핀 한 층을 떼어내는 데 성공하는데 이때 쓴 도구는 다름 아닌 셀로판테이프였다. 셀로판테이프에 붙여 나오는 흑연을 계속 반복해서 셀로판테이프로 떼어내다 보면 흑연의 층수가 줄어들어 어느 순간 그래핀을 얻을 수 있었다고 한다. 지금은 화학기상증착법(CVD), 화학적 박리법(Chemical Exfoliation)으로 합성해 연구 개발되고 있는 그래핀. 재미 삼아 실험실에서 도전한 '세상에서 가장 얇은 막 만들기'의 결과물이 그를 노벨상 수상자로 이끌 줄 누가 알았을까.

그래핀의 응용 디스플레이

극장에서 영화가 상영되기 직전의 기업 광고를 보면 플렉서블 디스플레이가 종종 등장한다. 접어서 주머니에 넣는 태블릿 PC, 말아서 보관하는 전자 신문, 팔찌처럼 착용했다가 펼쳐 사용하는 스마트폰 등. 모바일 기기의 하드웨어 기술 진화가 한계에 이르러 혁신이 필요한 상황에서, 이러한 차세대 플렉서블 디스플레이를 실현하기 위한 필수 소재는 유연성이 있는 얇은 투명 전극 재료다. 우리가 볼 수 있는 화면을 구현하고 터치 동작을 인식하기 위해서는 전기 신호의 전송 즉 전자의 이동이 필요하며 투명하면서 저항이 낮고 두께가 얇아야 하는 것이 필수 조건이다. 기존에 사용하던 투명 전극 재료는 ITO(Indium Tin Oxide)다. ITO의 단점은 알다시피 충격에 매우 취약하다. 휴대폰 액정 파손으로 지갑 좀 털려본 사람이라면 더욱 잘 알 것이다. 산업적인 측면에서 보면 현재 우리나라가 사용하는 ITO는 전량 수입에 의존한다. 소재 원천 기술의 최강자인 일본에서 말이다. 또 원재료 인동이 점점 고갈되면서 단가도 오르고 있는 상황. 디스플레이 수효는 날로 증가하고 있지만 따지고 보면 ITO

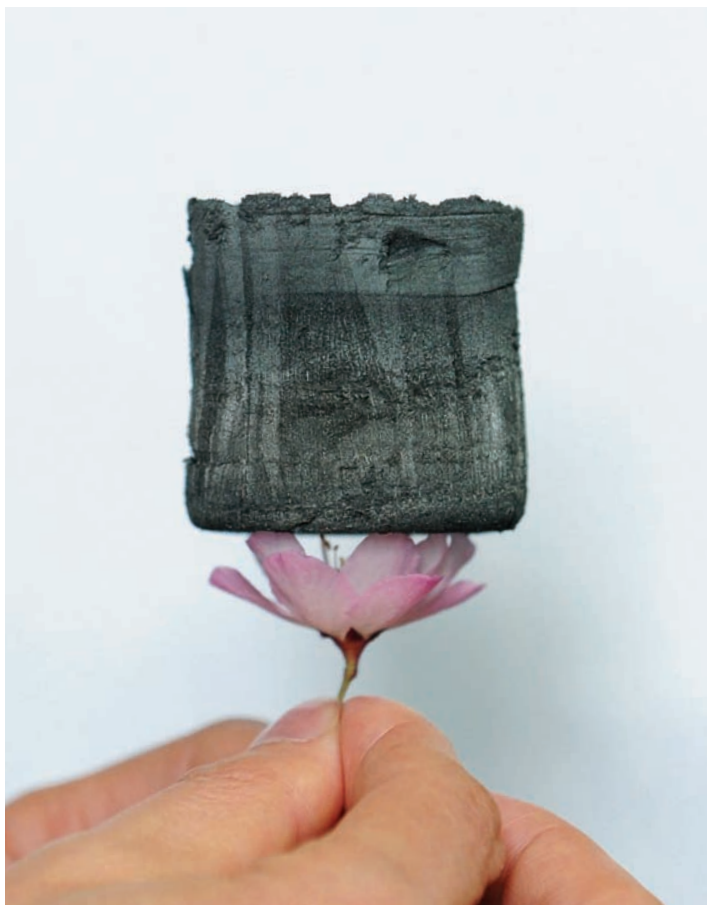
그래핀(Graphene)은 연필심이나 샤프심의 주재료인 그래파이트(Graphite, 흑연)와 이중결합을 뜻하는 접미어 '-ene'이 합쳐진 이름이다. 그리스어로 '쓰다'라는 단어에서 이름(영어)이 유래한 흑연은 육각형 모양으로 결합된 탄소 평면들이 층층이 쌓인 구조다. 탄소 평면들 사이의 결합력이 약해 쉽게 부서지고 미끌미끌한 성질을 지닌다. 검은색을 띠는 탄소 평면들이 부서지면서 부드럽게 그 자취를 남기는 것이 바로 연필(또는 샤프펜슬)이다. 여기까지는 누구나 보고 경험한 이야기.

이제 조금 비범한 생각을 갖고 사는 사람들의 세계로 들어가보자. 원가 붙어 있으면 뜯어보고 싶고, 조립되어 있으면 분해하고 싶고, 늘 궁금하고 규명하고 싶고 증명하고 싶어 하는 사람들. 그들 중 몇몇이 흑연에 쌓여 있는 육각형의 탄소 평면 중 오직 한 겹의 층만 뜯어낸다면 어떨까? 하고 궁금해했다. 그 결과가 바로 그래핀이다. 두께가 0.34nm인 그래핀은 세상에서 가장 얇은 물질이다. 나노미터(nm)의 단위가 생소할 수도 있으니, 본인 머리 카락을 1000만 번 나누면 0.34nm 정도...라고 얘기해도 상상이 안 되니, 그냥 어마무시하게 얇은 원자 두께라고 해두자. 이렇게 얇은 그래핀은 여러 가지 우수한 물리적 특성을 지닌다.

첫째는 인장강도. 매우 가벼우면서도 강도가 높은 그래핀은 철보다 200배 이상 강력한 인장강도를 보인다. 이론상으로는 코끼리 네 마리가 잡아당겨도 부서지지 않을 정도의 강도라고 표현할 수 있다.

둘째는 열·전기 전도도. 열전도와 전기 전도는 전자의 이동으로 설명해야 하는데, (그래핀의 구조와 전자의 분포 등등에 관한 설명은 상당히 복잡하므로) 최고의 열전도체로 알려진 다이아몬드보다 두 배 뛰어나고 전선으로 사용되는 구리보다 100배 좋은 전기 전도체라고만 알고 넘어가자.

셋째는 투명성. 시커먼 탄소 이미지와는 다르게 빛의 98%를 통과시킬 정도로 투명해 디스플레이 소자에 적용할 수 있는 가능성을 보여준다.



동결 건조한 카본 나노튜브와 산화 흑연을 합성해 만든 초경량 소재. 1cm³의 질량이 0.16mg에 불과해 큼직한 덩어리를 작은 꽃잎 위에 올려놓을 수 있을 정도로 세상에서 가장 가벼운 고체다.

없이는 아무것도 할 수 없는 것이 현재 우리나라의 실정이다. 이 때문에 ITO를 대체할 수 있으면서 플렉서블 디스플레이를 실현시킬 수 있는 투명 전극 소재, 그래핀에 대한 연구가 활발하게 진행되고 있다. 앞서 언급한 대로 그래핀은 기계적 강도와 신축성, 유연성이 뛰어나므로 더 이상 깨지는 것을 걱정하지 않아도 된다. 또 그래핀을 고분자 필름 위에 형성시킬 경우 유연성 확보는 물론 기존에 유리 기판에 증착해 사용하던 ITO에 비해 두께를 현격하게 줄일 수 있어 남은 공간을 배터리 확장에 활용하거나, 디바이스 자체의 크기를 줄일 수 있다. 원재료는 우리가 생각하는 검은 탄소지만 탄소 원자 한 층 두께인 그래핀은 투명하며 전도성 또한 좋아 디스플레이뿐 아니라 터치스크린 등에도 활용할 수 있다는 장점이 존재한다. 상대적으로 간단한 공정을 통해 합성 및

증착이 가능하고, 국내 연구진들의 우수한 연구 성과가 보고되고 있기에 국내 기술로 상용화가 이루어질 경우 단가 결정의 주도권 또한 확보할 수 있다.

그래핀의 응용 에너지 저장체

전 세계적으로 이슈가 되고 있는 환경 및 에너지 문제는 인류가 직면한 가장 큰 문제라서 수많은 그룹이 해결책을 위한 연구를 활발히 진행 중이다. 기존에 사용해오던 화석연료와 원자력에너지를 대체할 수 있는 청정 에너지원을 생각해 보면 수력, 조력, 풍력, 그리고 태양을 쉽게 생각할 수 있다. 하지만 이런 에너지원은 공급이 불규칙하다는 단점이 있기에 이를 보완하기 위해서는 공급된 에너지를 잘 저장하고, 필요할 때 원하는 출력값으로 뽑아 쓸 수 있어야 한다.

일단 에너지 '저장' 하면 배터리, 즉 2차전지를 떠올릴 수 있다. 2차전지만 화학적 에너지를 전기적 에너지로 변환시켜 사용하거나 반대로 전기적 에너지를 화학적 에너지로 변환해 저장할 수 있는 전지다. 스마트폰의 배터리부터 전기 자동차를 가능케 한 대용량 배터리까지, 우리가 현재 흔히 사용하는 충전지다. 2차전지의 한 종류인 리튬-이온 배터리의 내부 구조는 크게 양극, 음극, 전해액으로 나눌 수 있다.

우선 양극은 리튬-이온 공장이다. 리튬의 화학적 반응을 기반으로 전기를 생산하는 것이 리튬-이온 배터리니까 리튬 소스가 있어야 하는 것이 당연하다. 그게 바로 양극이다. 따라서 양극 재료의 질과 양에 따라서 배터리의 성능(전압과 용량)이 좌우된다고 할 수 있다. 음극은 양극으로부터 전해액을 타고 이동해온 리튬 이온을 저장해두었다가 방출하는 곳이다.

그렇다면 좋은 음극 재료의 조건은 간단하다. ① 많이 저장하고, ② 빨리 넣었다 뺐다 할 수 있을 것. 이 두 가지를 만족시키는 차세대 재료가 바로 그래핀이다. 원자 한 개 두께의 그래핀은 다른 물질과 비교했을 때 비표면적(재료 1g이 갖는 표면적)이 매우 넓어 많은 이온을 저장할 수 있고, 그래핀이 가지는 구조적 특성 덕분에 이온의 이동 속도를 극대화할 수 있다. 동시에 음극 재료가 가져야 할 가장 중요한 요소는 바로 안정성, 지속성인데 그래핀은 이게 좀 약하다. 현재 연구하고 있는 그래핀 기반의 음극 재료들은 충분한 성능 지속성을 확보하는 것이 중요한 과제로 남아 있다.

배터리 다음은 '슈퍼커패시터'다. 에너지 저장 장치로 많은 연구를 진행하고 있지만 우리가 쉽게 들어보지 못한 것이 바로 슈퍼커패시터다. 컴퓨터 부품에 관심이 있는

독자라면 커패시터(콘덴서, 축전기)라는 이름을 들어본 적이 있을 것이다. 컴퓨터 메인보드에는 여러 개의 커패시터가 존재하며 커패시터는 일정량의 에너지를 저장했다가 방출하면서 안정적인 전원 공급을 돕는다. 노이즈 감소 및 다른 소자들의 안정적인 동작을 위해서도 필수적인 중요한 부품이다. 같은 에너지 저장체지만 배터리는 충전량에 목적을 둔 장치고, 커패시터는 충전량은 적지만 빠른 충·방전 속도와 높은 출력값을 내는 데 초점을 맞춘 장치다. 당연히 연구자들은 생각한다. 두 개의 장점을 합치자! 충전 용량이 높으면서 빠른 충·방전 속도, 높은 출력값을 내기 위해 개발되고 있는 에너지 저장 소자가 바로 슈퍼커패시터다. '슈퍼'라는 이름부터 강력함을 풍길 뿐이다. 슈퍼커패시터는 양극과 음극 모두 탄소 재료로 이루어져 있으며, 성능을 결정하는 다양한 인자 중에서 가장 중요한 것이 바로 전극 소재다. 그래핀은 비표면적이 매우 넓고 전도성이 높아 활성탄이나 탄소 나노튜브 같은 기존의 다른 탄소 기반 재료에 비해 월등한 소재로 보고되고 있다. 넓은 표면적에 이온들이 쉽고 많이 전극에 흡·탈착할 수 있고, 전도도가 우수해 빠른 충·방전을 기대할 수 있다. 또 그래핀은 넓은 표면적의 가장자리에 전기적·화학적 결합을 할 수 있는 작용기들이 많이 있어 나노 입자, 고분자, 다른 탄소 소재와 복합체를 형성해 하이브리드 소재로 사용할 수 있다는 장점이 있다. 슈퍼커패시터는 풍력, 수력, 조력, 태양광 같은 대체 에너지의 효율적 활용에 매우 중요한 역할을 할 것으로 기대된다. 또 미래 사회가 요구하는 전자 기기의 소형화 및 휴대용·웨어러블 기기의 독립 전원으로서도 활용 가능성이 매우 클 것으로 기대된다.

그래핀의 응용 방열

그래핀의 높은 열 전도성을 이용해 방열 소재를 개발하려는 연구도 진행 중이다. 노트북, 스마트폰, 태블릿 PC 등의 기기들은 성능은 좋아지면서 더 가볍고 더 얇게 만들어 휴대성과 공간 활용도를 극대화하는 방향으로 개발이 진행되고 있다. 따라서 기기 수명을 단축시키고 사용자에게 불편을 끼치는 발열 현상을 반드시 해결해야만 한다. 전자 부품의 외장재나 기기의 내·외부에 그래핀을 접목해 빠르고 효과적으로 열을 발산시키는 연구가 진행 중이다. 또 기존의 반도체 재료로 사용된 실리콘보다 100배 우수한 그래핀의 전기 전도성을 활용해 차세대 반도체 재료로 활용하는 연구도 진행 중이다. 반도체 공정 미세화를 통한 집적도 향상이 점차 한계에 다다르고 있는 상황이기에 때문에 실리콘을 그래핀으로 대체해 혁신적인 반도체 성능 향상을 기대하고 있지만, 실용화되기에는 디스플레이보다 먼 미래의 이야기가 아닐까 한다.

소재공학 시리즈를 마치며

소재공학 시리즈에서 자주 언급된 나라는 단연 일본이다. 일본이 재료와 부품 공급을 끊으면 대기업 공장이 멈춘다는 말이 있다. 그만큼 소재, 정밀 기술, 그로부터 파생된 완제품 등 일본의 장악력은 실로 어마어마하다. 하루아침에 이런 결과가 아니다. 그만큼 일본은 기초과학에 대한 투자가 많이 이뤄지며 그 결과는 역대 노벨상 수상자 명단만 봐도 확연하게 드러난다. 며칠 전 큰 규모의 국가 과제가 사라진다는 소식을 접했다. 국가 기술 경쟁력 제고를 위한 기초과학 투자는 2~3년 단기간을 바라보고 하는 것이 아니다. 지금 같아서 내일도, 모래도 우린 그냥 일본을 부러워하기만 할 것 같아서 안타깝다. ♣

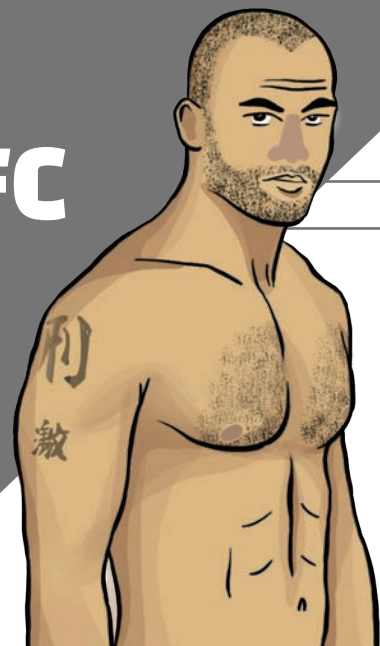
1 보벡 소재(Vorbeck Materials)라는 회사는 올 1월 라스베이거스 CES에 그래핀 나노 테크놀로지로 만든 레이스카를 출품했다. 2 Zap&Go라는 벤처 기업이 그래핀 슈퍼커패시터 충전기를 개발하겠다고 인디고고에 올려 크라우드 펀딩에 성공했다. 가정용 전원에 꽂으면 5분 만에 충전되는 휴대용 배터리를 만들겠다는 계획이다. 3 세계 최고의 테니스 선수 앤디 머리가 2013년 헤드(Head)의 그래핀 래디컬 테니스 라켓을 들고 포즈를 취했다. 저렇게 크게 만들었는데도 무게감이 느껴지지 않는 걸 보니 확실히 그래핀은 초경량 소재다. 아니면 그가 힘이 아주 세든가.



The Greatest Numbers of UFC

11월 28일 올림픽 체조경기장에서 한국 최초의 UFC 대회가 열린다. 'UFC 파이트 나이트 서울'은 개최 지역의 인기 스타나 흥행력이 덜한 선수들이 대진하는 대회. 주로 타이틀전이나 인기 선수들의 경기가 편성되는 정규 UFC 넘버링 시리즈와는 다르다.

WORDS 하예진 ILLUSTRATIONS 정지연



MATCH CARD UFC195

ROBBIE LAWLER 로비 라울러

별명	루스리스(무자비함)
국적	USA
전적	26-10-0, 1NC
KO/TKO	77%
서브미션승	4%
판정승	19%
키	180.34cm
몸무게	77kg
REACH	187.96cm
1분간 평균 강타 적중수	3.49
강타 적중률	44.37%
테이크다운 성공률	68%
테이크다운 방어율	67.33%

2016년 1월 2일 토요일
로비 라울러의 타이틀 방어전
[웰터급]

CARLOS CONDIT 카를로스 콘딧

별명	내추럴 본 킬러
국적	USA
전적	30-8-0
KO/TKO	50%
서브미션승	43%
판정승	7%
키	187.96cm
몸무게	77kg
REACH	190.5cm
1분간 평균 강타 적중수	3.41
강타 적중률	40.71%
테이크다운 성공률	52.94%
테이크다운 방어율	39.78%

2457 DAYS

최장기간 챔피언: 앤더슨 실바
앤더슨 실바는 UFC 역사상 가장 오랫동안 왕좌를 지켰다. 2006년 처음 UFC 미들급 챔피언이 된 이후 2013년 와이드먼에게 타이틀을 내줄 때까지 무려 2457일 동안 군림했다.

TIME

최장시간 옥타곤 타임: 프랭크 에드가
프랭크 에드가 옥타곤에 올랐던 시간이다. 출전 시간 모두 합쳐 총 5시간 35분 23초 동안 경기를 치렀다.

5 35 23 TIME

23 YEARS

최연소 챔피언: 존 존스

44 YEARS

최고령 챔피언: 랜디 커투어

MONEY

UFC는 대회 때마다 가장 치열한 명승부를 펼친 경기를 '파이트 오브 더 나이트'로 선정한다. 승패에 관계없이 두 선수 모두 5만 달러의 보너스를 받는다.

\$50,000

파이트 오브 더 나이트



1,600,000

최다 PPV 판매: UFC100

미국에서는 대개 PPV(Pay Per View)라는 유료시청권을 구매해 TV로 경기를 시청한다. UFC는 공식적인 PPV 판매 수치를 공개하지 않지만, 업계 내부자를 통해 대략적인 판매량을 추정한다. 2009년 7월 12일 열린 UFC100은 약 160만 건의 PPV를 판매하면서 역대 최고 PPV를 기록했다. 현재 PPV 가격이 49.95달러로 환산하면 7992만 달러(약 910억원)다.

WOMEN

최초의 여성 타이틀전



론다 로지 vs. 리즈 카무치

여자들 싸움이 더 재미있는 법이다. UFC 역사상 최초의 여성 타이틀매치는 2013년 2월 23일 열린 UFC157에서 개최되었다. 밴텀급 타이틀전의 주인공은 론다 로지와 리즈 카무치. 론다는 주특기인 암바로 리즈를 제압하고 UFC 첫 여성 챔피언으로 기록되었다.

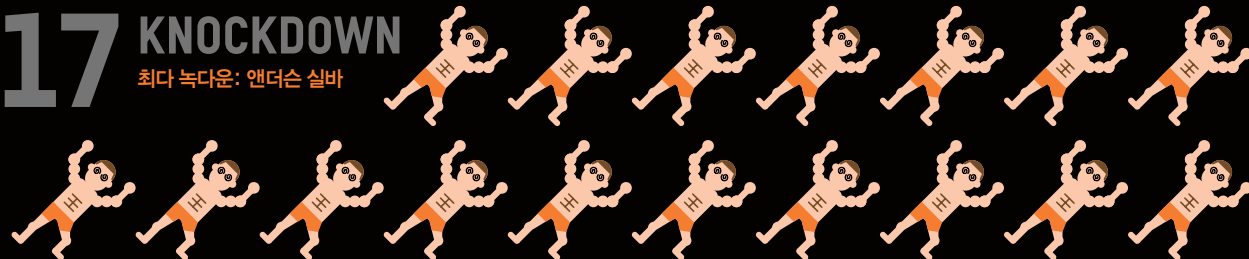
100

지난 11월 15일, 승률 100%를 자랑하는 두 파이터가 만났다. 유도 올림픽 메달리스트 론다 로지와 복싱 세계 챔피언 출신인 홀리 홀. 도박사의 90%가 현 챔피언 로지의 완승을 점쳤지만 결과는 대반전. 홀이 강력한 헤드킥을 시전하며 밴텀급 벨트의 새 주인이 되었다.

COUNT

17 KNOCKDOWN

최다 녹다운: 앤더슨 실바



16 UFC

최다연승 앤더슨 실바

2006~2012년 사이 실바는 16연승을 기록했다. UFC 최다연승이다. 이후 존 존스가 12연승을 수립하며 대기록에 도전했지만 뺨소니로 무기한 출전 정지 징계를 받으며 일단락되었다.

10 UFC

최다 타이틀 방어 앤더슨 실바

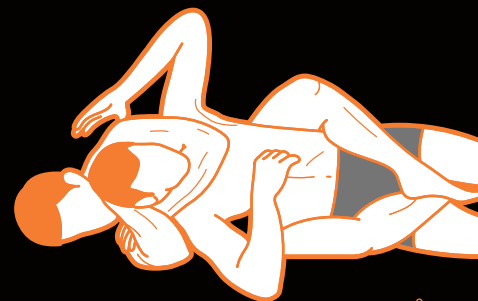
앤더슨 실바는 타이틀 방어 10회라는 금자탑을 쌓았다. 하지만 크리스 와이드먼의 등장으로 그의 장기집권은 막을 내렸고, 부상과 악물 논란에 시달리는 신세가 되었다.

19 UFC

최다승 조르주 생피에르

기록에 관한 한 조르주 생피에르는 실바에 대적하는 기염비적 선수다. 전적은 21전 19승 2패. UFC 최다승을 달성했다. 타이틀전 최다승 역시 그의 업적. 타이틀매치에서만 12승을 거뒀다.

SUBMISSION TECHNIQUE



32%

리어네이키드 초크(RNC)

Tycho라는 이름의 MMA 언더그라운드 포럼 이용자는 1993년부터 2013년까지 모든 경기의 서브미션을 분석했다. UFC 20년 역사에서 총 2557번의 시합과 590번의 서브미션이 있었다. 가장 많이 사용된 기술은 리어네이키드 초크다.

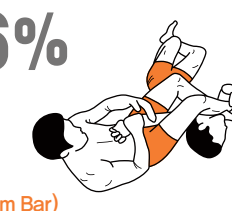
18%

기요틴 초크(Guillotine)



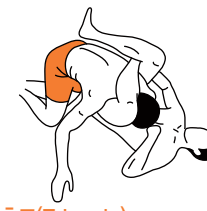
16%

암바(Arm Bar)



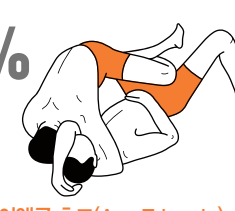
9%

트라이앵글 초크(Triangle)



5%

암 트라이앵글 초크(Arm Triangle)



Reality Check

겉으로 드러낸 정보가 정말 맞는지 확인해보자.

WORDS 하예진 PHOTOGRAPHS 박남규, 오메가 코리아, 템푸스 코리아

CHECK!

아이폰 6s vs 짝퉁: 후안무치, 그러나 비슷하긴 하다



아이폰에 대한 사랑이 너무 극진했던 걸까. 아니면 뻔뻔한 걸까. '대륙'은 아이폰 6s가 정식 출시되기도 전에 '짝퉁'을 만들어냈다. 얼마나 모사했을까 궁금해 아이폰 6s의 한국 출시에 앞서 풍문으로만 들은 짝퉁 아이폰을 직구했다. 이름은 구폰(Goophone)이다. 우선 첫인상은 놀랍다. 패키지부터 베꼈다. 아이폰 특유의 비단인어를 상자에 인쇄했고, 그 안에는 똑같이 생긴 번들 이어폰과 라이트닝 케이블까지 넣어뒀다. 이어폰은 정품에 비해 고음이 강하다. 사운드가 풍부하지 않고 출력도 작다. 케이블의 라이트닝 단자는 양면으로 사용 가능하지만 정품에는 호환되지 않는다. 구폰을 손에 쥐어봤다. 그림감은 비슷하지만 정품보다 꽤 가볍다. 모양은 정말 아이폰을 그대로 복제했다. 폰 뒷면에 반짝이는 애플 로고의 미세한 도트 패턴까지 정교한 척 재현했다. 열린 눈에 보이는 차이는 없는지 살펴봤다. 앞면의 음성 스피커와 근접 센서 사이 간격이 미묘하게 가깝다. 광택과 질감이 미묘하게 떨어지지만 애플의 자랑인 알루미늄 마감재까지 유사하게 표현했다. 구폰도 몇몇 모델이 존재하는데, 터치ID 기능을 지원 하는 모델은 지문인식도 가능하다. 문제는 아무 손가락이나 갖다 대도 잠금 해제된다는 사실. 다음은 인터페이스, 조작법과 UI, 메뉴까지 영락없는 iOS인데 알고 보면 안드로 이드다. 초기 구동 시 낯익은 'Hello' 인사말이 등장할 때는 조금 무섭기까지 했다. "얘네 진짜 제정신일까?" 홈 버튼 더블 터치와 어시스티브 터치 기능이 작동하는 순간 QC에서 탈락한 아이폰을 사들여 구폰이라고 판매하는 게 아닐까 확인했을 정도. 호기심과 신기함은 딱 여기까지다. 몇 초 더 조작해보면 실체가 드러난다. 쿼드코어라고 광고한 게 무색할 만큼 속도가 엄청나게 느리고 화면 전환도 더디다. 카메라 화질 또한 조악하기 짝이 없다. 타임랩스와 슬로모션 기능까지 탑재했지만 이미 후진 사진 품질을

더 후지게 만드는 결과만 초래한다. 자연광으로도 형광등 아래서 찍은 듯한 사진을 얻을 수 있다. 3일은 밤새운 듯한 잿빛 셀카를 얻고 싶다면 사용해도 좋다. 없던 다크서클도 만들어줄 테니까. 구폰의 핵심 키워드는 정녕 뻔뻔함이다. 인터넷 홈 화면으로 애플 공식 사이트를 지정해두었다. 그뿐인가. 설정 메뉴에서 소프트웨어 업데이트 정보를 확인 하면 버젝이 iOS 9.0이라 명시한다. 예상대로 무늬만 아이폰이다. 굳이 숫자로 표현하자면 외관은 10% 부족하고 속내는 90% 부족하다. 대놓고 베끼는 몰염치에 할 말을 잃었다. 쿼드코어 구폰의 가격은 약 12만원. 듀얼코어는 9만원이 채 안 된다. 그야말로 '싼 게 비지떡'이다. 아니, 비지떡에게 실례군. 비지떡은 적어도 가짜는 아니니까.



아이폰 6s와 짝퉁. 진짜 아이폰을 써본 적이 없거나, 아이폰 6s를 인터넷 화면으로만 본 사람은 속을 수도 있겠다. 짝퉁이 훨씬 가볍다. 금속 소재를 제대로 쓰지 않았다는 증거. 그나마 위 사진에서 어느 쪽이 진짜 아이폰일까 맞추보시라. 정답은 마지막 페이지에.

CHECK! 좁쌀 컴퓨터 M3: 크기에 대한 비유는 대충 맞다



인류 최초의 컴퓨터 중 하나인 에니악은 방 한 칸 크기. 무게 30톤에 이르는 덩치 큰 기계였다. 이후 70여 년 동안 컴퓨터는 꾸준히 다이어트를 감행해왔고, 마침내 좁쌀만 한 크기로 거듭났다. 미국 미시간 공과대학교 EECS가 개발한 M3(Michigan Micro-Mote)가 바로 그것. M3의 크기는 1x2x0.5mm에 불과하다. 여기까지가 언론에 실린 내용이다. M3를 구할 길은 없었고, 나는 다만 '좁쌀' 컴퓨터라는 표현에 주목했다. 마트에 가서 '혼합 12곡' 한 봉지를 사왔다. 그리고 크기를 잴다. M3가 좁쌀보다 크다. 수수쌀보다는 작다. 뭐, 이 정도 오차 범위라면 M3를 좁쌀에 비유한 것은 수긍할 만하다. 그나마 좁쌀 컴퓨터가 양산돼 사물인터넷(IoT)이나 웨어러블 디바이스에 적용된다면 앞으로 세상은 또 어떻게 바뀔지 궁금하다.

CHECK! 스마트컵 베실: 가능하겠지만 언제나 나오려나



지난해 여름에 베실을 발견하고 꼭 1년 전 <유>에 소개했다. 음료를 따르면 10초 내로 어떤 음료인지, 그러니까 물인지 맥주인지 커피인지 알려준다는 컵이다. 심지어 칼로리나 카페인 함량까지 알려주는 똑똑한 베실은 스마트폰과 연계해 당신이 섭취하는 수분량을 체크하고 칼로리 섭취량을 조절하게 하는 등 건강관리에 도움을 준다. 기특해서 '내년 출시 예정'이라고 곧이곧대로 소개해건만, 아직도 감감무소식이다. 아이디어는 좋았지만 제작 불가능한 걸까? 공대 포닥의 도움을 받아가며 매의 눈으로 기술 동향을 검색해보니, 가능한 하겠지만 아직은 이르다는 결론. 난제가 너무 많다. 휴대용 혈당 체크처럼 센싱 기술이 괄목할 만큼 발전했지만 베실이 광고한 만큼의 능력을 발휘하기란 아직 무리인 것 같다. 그래서인지 베실은 아직도 '커밍 슨'인 상태(Currently in Development)고, 훨씬 단순한 기능의 프라임 베실을 추가로 개발해 시판 예정이라고 적어놓았다.

CHECK!

오메가 씨마스터 플래닛 오션: 600m 방수를 믿을 수밖에

오메가의 씨마스터 플래닛 오션 컬렉션은 품격 있는 다이버 워치의 상징으로 전 세계 다이버들의 사랑을 받아왔다. 600m 방수와 역회전 방지 베젤, 헬륨 방출 밸브 등 다이버 워치의 조건을 고루 갖췄다. 정말 600m까지 잠수가 가능한지 테스트...해보려고 나섰지만 실험이 불가능했다. 52p 'Futuristic Vehicles' 기사에 소개한 유보트 워크 잠수정을 구입해 로봇 팔에 시계를 채우고 잠수한다면 모를까, 간접적으로 확인하기 위해 다이브 마스터 서중렬 씨에게 전화했다. 본인은 물론 동료 다이버들 중에서도 다이빙 중에 시계가 고장 나는 일은 경험하지 못했다고 한다. 하긴, 다이버 워치는 다이버의 생명과 직결되기 때문에 만에 하나 표시 심도보다 얇은 데서 시계가 침수돼 누구 하나라도 죽는다면 회사가 문을 닫아야 할 수도 있겠지. 그러니 이걸 그냥 믿고 사자. 게다가 오늘날 심수도 다이빙에 나서는 사람은 대부분 정밀하고 다기능인 디지털 다이빙 컴퓨터를 사용한다. 다이버 시계의 방수 심도는 아파트에 살면서 정격출력 1000W 오디오를 사는 것과 비슷하다. 고성능 제품이긴 한데, 잉여 성능이라는 얘기. **▶**



Ski vs. Snowboard

기원전으로 유래가 거슬러 올라가는 '관록의 스포츠' 스키와 강렬한 쾌감을 선사하는 '패기의 스포츠' 스노보드. 그 이란성쌍생아에 대한 탐구.

WORDS 송지환 PHOTOGRAPHS 에버렛



스키는 귀족적이고
우아하고 부티
나는(?) 느낌이다.
1947년 제리
쿠파가 미국
아이다호 선
밸리에서 스키를
타는 모습.



스노보드에는
모험, 젊음, 도전
이미지가 씌워졌다.
다큐멘터리 영화
<익스트림 스노우보드>
(2005년)의 한 장면.

스키와 스노보드, 기원과 역사

스키

눈 많은 북유럽, 알프스산맥 등지에서 발원한 스키는 교통수단에서 스포츠로 옮겨간 대표적 종목이다. 스키의 원시적 형태는 수천 년 전 고안돼 북유럽, 시베리아, 알타이 등지의 산악 지방에서 사용됐다는 것이 정설. 하지만 기원전 25세기경 스웨덴 습원에서 스키 형태가 발견된 바 있다. 고대 북유럽 시집 <에다>에는 노르웨이의 왕 올라프 1세(재위 995~1000)가 스키의 명수라고 기록돼 있고, 1200년 시글루슨 왕이 오슬로의 방상 전쟁에서 병사들에게 스키를 사용하게 한 기록도 남아 있다. 일부 산악 지방에서나 타던 스키가 일반인에게까지 널리 보급된 것은 19세기 중반부터. 1850년대 북유럽과 미국을 중심으로 스키의 대중화 움직임이 시작됐다. 1854년에는 미국의 공장에서 최초로 스키를 대량 생산했다.

스노보드

1959년 미국 산악 지대에서 사냥할 때 사용하던 스키의 불편함을 보완하기 위해 널빤지를 이용한 것이 스노보드의 기원으로 알려져 있다. 초기에는 합판이나 플라스틱을 사용하기도 했고, 서핑과 비슷하게 테일 핀이 달려 있는 방식을 채택하는 등 소재와 모양이 제각각이었다. 스포츠로서 스노보드가 진화하게 된 것은 '발명' 때문. 1960년 셔먼 포펜이라는 미국 서퍼가 '스너퍼(Snurfer)'라는 발명품을 만들어낸 것이 스노보드의 체계적 제작의 시초다. 그 후 제이크 버튼(Jake Burton)은 조작과 컨트롤이 더 자유롭고 섬세한 장비를 만들어냈는데, 보드에 가죽으로 끈을 연결한 그것을 '스너프 프리크(Snurf Freak)'라 불렀다. 그는 아예 회사를 차려 스노보드를 보급하는 성과를 이룬 인물로, 인기 브랜드 '버튼'을 창조한 주인공이다.

VS.

한국에서는

스키

문헌 기록은 없지만 대략 그 기원을 2000~3000년 전으로 보는데, 함경도 명천에서 눈길을 걷기 위한 장비로 추정되는 설피(雪皮)가 발굴돼 일본 박물관에 보관돼 있다는 것이 그 근거. 1872년엔 러시아 사람이 함경북도에서, 1903년엔 핀란드 상인들이 원산 신동리에서, 1912년엔 원산에 거주하던 덴마크 사람이 스키를 탔다는 기록이 있다. 우리나라에 본격적으로 스키가 소개된 것은 1923년 일본인들에 의해서였다. 이듬해 3월에 열린 한반도 최초의 스키 대회(전조선스키선수권대회)는 일본인들이 조직한 원산체육회가 주최했다. 한국 최고(最古)의 현대식 스키장은 1975년 강원도 평창군 대관령면 용산리에 들어선 용평스키장이다.

VS.

스노보드

스키에 비하면 스노보드의 역사는 일천하다. 한국 역시 마찬가지. 스키 관련 기사는 1970년대에 종종 보이기 시작해서 1980~1990년대에는 넘쳐날 정도로 많았지만, 스노보드 관련 기사는 1990년대 들어서야 등장했다. 예컨대 1991년 1월 18일자 경향신문에 '스노보드 국내 상륙'이라는 기사가 실렸다. 사단법인 대한스노보드협회가 발족한 것은 1995년의 일. 그러나 1990년대 후반까지 스노보드는 스키장의 천덕꾸러기 신세였다.

바인딩

스키

스키의 바인딩은 플레이트와 부츠를 연결하고 몸 동작을 낭비 없이 스키에 전달하는 작용뿐 아니라, 넘어졌을 때 몸을 스키에서 해방시키고 부상을 막는 역할을 한다.

VS.

스노보드

스노보드 바인딩은 프리스타일과 알파인 장비에 따라 서로 다르게 부츠와 고정한다. 플레이트와 부츠에 모두 부착돼 일반적으로 쉽게 분리되지 않아 부상 위험이 더 크다.

핵심 장비와 원리

스키

스키 플레이트는 목재로 만들던 것이 현대화되면서 파이버글라스와 폴리에틸렌, 금속 재료를 압축한 형태로 발전했다. 첨단 기술이 가미될수록 기록과 퍼포먼스가 좋아지는 건 당연한 이치. 플레이트의 중간 양면 부위가 안으로 둥글게 꺾인 부분을 사이드 커브라 하는데, 이 사이드 커브가 클수록(많이 파일수록) 회전 반경이 작아지면서 컨트롤이 쉽다. 스키어의 테크닉과 레벨에 따라, 목적과 브랜드에 따라 자신에게 적절한 장비를 선택해야 안전하다. 부츠와 바인딩, 폴과 글러브, 고글과 웨어의 선택 역시 각자의 수준에 맞춰 신중하게 골라야 한다.

VS.

스노보드

데크는 노즈(앞), 테일(뒤), 에지, 캠버(평면에서 위로 볼록한 틈) 등으로 구성돼 있다. 토 사이드로도, 힐 사이드로도 라이딩, 회전, 정지가 가능하다. 단, 사이드 스탠스 장비답게 다운 힐 방향이 '왼발이나 오른발이냐'를 먼저 결정해야 한다. 앞에 두는 발의 차이에 따라 왼발이 앞으로 나가면 레귤러 스탠스, 오른발이 앞으로 나가면 구피 스탠스다. 보통은 뒤에서 갑자기 떠밀렸을 때 먼저 내딛는 발이 왼발이면 레귤러, 오른발이면 구피로 구분하기도 하고, 공을 차는 발이 오른발이면 레귤러, 왼발이면 구피로 구분하기도 한다. 알파인 보드는 턴의 회전 조작성과 속도를 중시하기 때문에 프리스타일보다 데크의 폭이 좁고, 노즈는 둥글게 테일은 반듯하게 커팅돼 있다.

올림픽 주요 종목

스키

(2018년 평창 기준) 동계 올림픽의 스키 종목은 모두 6가지다. ①알파인 스키 ②바이애슬론 ③크로스컨트리 ④프리스타일 스키 ⑤노르딕 복합 ⑥스키점프.

VS.

스노보드

스노보드를 동계 올림픽 정식 종목으로 채택한 것은 1998년 나가노(일본) 대회 때부터다. 2018년 평창에서는 ①평행 대회전 ②하프파이프 ③스노보드 크로스 ④빅 에어.

VS.

파생 레포츠

스키

①수상스키는 수면을 미끄러지는 스키를 타고 모터보트에 매달려 달리는 레포츠다. 서핑과 스키의 특징을 결합한 형태. 1922년 미국의 랄프 새뮤얼슨이 창안한 종목으로, 여름 내내 물 위에서 스키를 탈 수 있는 방법을 찾다 비행정에 2.7m의 송판 스키를 매다는 방법을 고안했다고 알려진다. ②롤러스키는 노르딕 스키를 눈이 없는 곳에서도 가능하게 만든 종목으로, 애초 노르딕 스키 훈련용으로 고안됐지만, 현재는 롤러스키만의 세계 대회가 있을 정도. 노르딕 장비(바인딩, 폴, 부츠)를 그대로 사용할 수 있다는 것이 큰 매력.

스노보드

웨이크보드, 샌드보드 등으로 확장할 수 있다. ①웨이크보드는 모터보트가 만들어내는 파도를 이용해 점프, 회전 등의 다양한 기술을 구사하는 레포츠다. 스노보드처럼 스키보다 넓은 플레이트지만 밖으로 볼록한 타입이다. 속도를 즐기는 게 수상스키라면 묘기를 즐기는 게 웨이크보드다. ②샌드보드는 눈이나 물 대신 모래 사면을 미끄러지며 질주하는 레포츠다. 1990년대 초반, 아랍에미리트로 이주해온 영국인들이 모래 위에서 서핑을 즐긴 것이 시초. 가파르고 긴 모래언덕 경사면 질주는 쾌감을 준다. ▶

속임수라는 뜻을 가진 '디셉션 아일랜드'는 200m에 달하는 완만한 둥근 산맥으로 형성된 신기한 형태의 섬이다. 섬의 형태가 기이해 과거 뱃사람들은 해신 넵튠이 숨을 크게 쉬어 생겼다고도 했고, '지옥의 입구'라거나 '용의 주둥이'라고도 했다. 이곳은 1910년대부터 1930년대 초까지 고래기름을 생산하던 노르웨이 포경기지 산업이 활발했고, 1940년대에는 영국의 남극 과학기지가 생겼다가, 1967~1970년 화산 폭발로 이탈리아 폼페이처럼 화산재로 뒤덮이는 바람에 폐허가 되었다. 사진 왼쪽에 보이는 구조물은 과거 포경기지 시절에 배를 정박하기 위한 이동식 수중 부두의 잔재다. 이 섬의 일부 지역에서는 화산의 열기 덕분에 추운 남극 바다에서 따뜻한 온천욕을 즐길 수 있다.

Antarctica Travel

지구 상에 수많은 오지가 있지만 느낌상 가장 멀게 여겨지는 곳이 남극이다. 목숨을 걸고 탐험에 나서던 100년 전과 달리, 오늘날에는 마음만 먹으면 다녀올 수 있는 여행지가 되었다.

WORDS & PHOTOGRAPHS 한성필(현대미술작가)



1

1 남극의 빙하는 사막의 풍화암처럼 해류와 바람에 의한 침식 작용으로 다양한 모습을 지닌다. 남극에서 위스키를 마실 때, 빙하에서 채취한 얼음을 집어넣으면 마치 응고된 세월이 풀려나오는 듯이 수많은 기포가 올라온다. 오래된 얼음일수록 기포가 더 많이 생긴다. 2 펭귄은 남극의 상징이자 마스코트지만 사실 적도 부근의 열대 지방과 사막에 사는 펭귄도 있다. 3 남극의 관문인 영국령의 사우스 조지아 섬은 과거 포경기지로 사용하다가 현재는 과학기지로 용도가 바뀌었다. 당시 노르웨이 선원들과 함께 온 순록들이 우리를 탈출했고, 녀석들의 왕성한 번식력으로 인해 이 섬에는 펭귄과 순록이 공존한다. 지금은 생태계 문제로 적극적인 순록 사냥이 이루어진다. 4 펭귄 중 가장 몸집이 큰 황제펭귄과 외양이 흡사하고 크기가 조금 작은 킹펭귄은 남극대륙에 가까운 섬에서 번식과 새끼 양육을 한다. 특히 사우스 조지아 섬은 킹펭귄의 주요 서식처다. 서식지마다 3만~7만 마리의 펭귄들이 군집생활을 하는데, 부화한 새끼들이 뛰노는 남극의 여름은 가장 시끄럽고 활기찬 시기다.



2



3



4



CRUISE TO ANTARCTICA SEA

우리가 대중 알기로 남극은 극도로 외진 곳이며 혹한과 바람의 시련, 그리고 얼음과 크레바스의 위험이 도사리고 있다. 혹은 아이들에게는 펭귄과 물개 같은 야생동물이 뛰노는 이미지의 추운 낙원일 수도 있다. 둘 다 맞는 얘기일 수 있지만, 자신의 눈으로 직접 확인하고 싶다면 남극에 가보라고 권하겠다. 어렵지 않다. 오지의 땅 남극이지만 1960년대부터 상업화된 여행이 시작되었다. 지금은 남극을 관광 목적으로만 찾는 사람들이 연간 3만 명 가까이 된다고 한다. 통상의 여행 상품은 남극대륙 깊숙한 곳까지 가는 경우는 드물고 남극대륙 외곽이나 주변의 섬을 목적으로 삼는다.

지도상에서 남극대륙은 작아 보이지만 실제로는 유럽대륙보다 크다. 이 때문에 언제, 어느 곳에서 남극으로 여행하느냐에 따라 체감 기온과 풍량이 확연히 달라진다. 오스트레일리아, 뉴질랜드, 그리고 남아프리카공화국에서도 남극대륙으로 떠나는 크루즈가 운항하지만, 일반적으로 칠레의 폰타아레나스, 아르헨티나의 우수아이아 같은 남미 남단의 도시들을 출발점으로 삼는다. 과거에는 칠레에서 출발하는 크루즈도 많았지만, 요즘은 아르헨티나의 우수아이아에서 대부분의 크루즈가 출발한다.

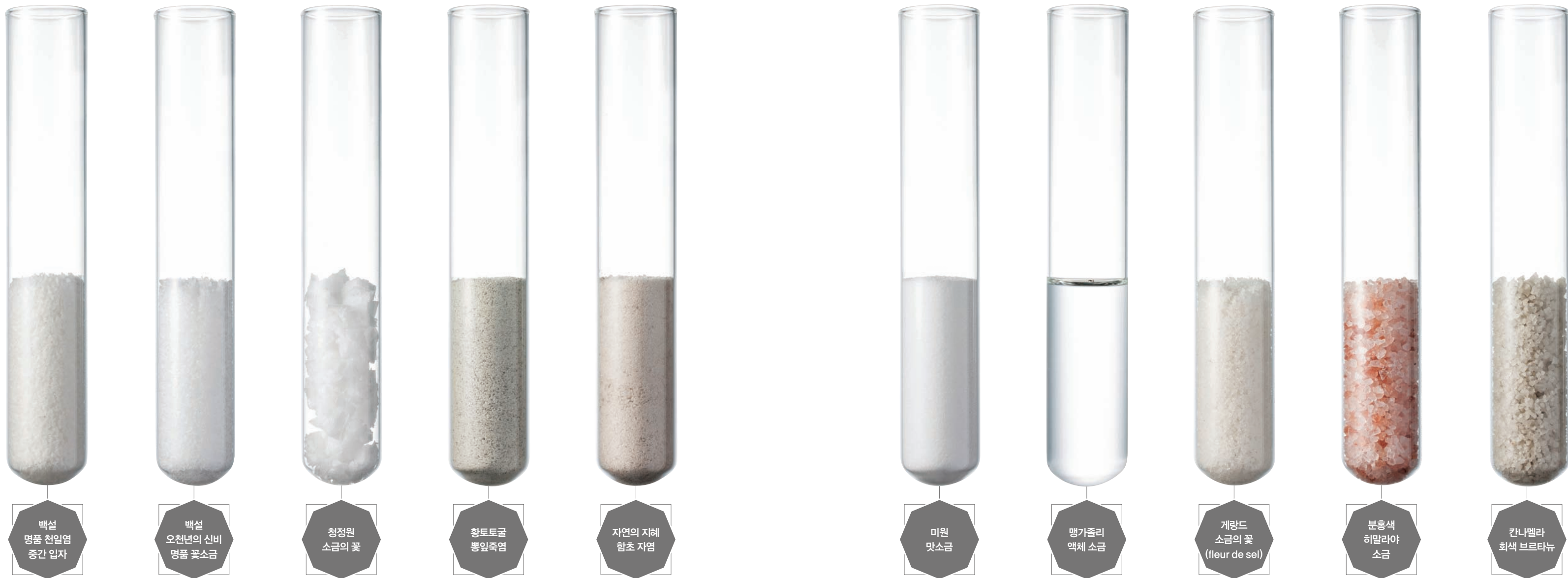
남극을 여행하는 크루즈 코스로는 포클랜드 제도(아르헨티나에서는 말비나스 제도라고 한다), 사우스 조지아, 사우스 샌드위치 등의 (아)남극을 거쳐 남극대륙에 발을 디디는 20여 일짜리 상품, 또는 남미에서 남극대륙까지 10여 일 간 항해하는 상품이 일반적이다. 남극대륙을 향해 항해하기 위해서는 드레이크 해협(Drake Passage)을 지난다. 이 해협은 세계적으로도 파도가 험난한 지역 중 하나. 드레이크 해협의 한가운데를 남위 60°선이 지나기 때문에 '절규하는 60도'라는 별칭을 가지고 있다. 최근에는 파도가 거센 드레이크 해협을 피해 남미대륙 남단에서 남극점까지 비행기를 타고 가서 남극점을 밟는 경험을 할 수 있는 다양한 코스도 개발되었다.

국내에서도 남극 크루즈 상품을 판매하는 여행사가 있다. 예컨대 아르헨티나 우수아이아에서 크루즈로 남극대륙에 들어가고, 나올 때는 비행기를 타고 칠레 폰타아레나스로 귀환하는 11일짜리 코스가 1000만원쯤 한다. 기상이 허락한다면 위 사진 같은 조디악을 타고 섬에 오를 수도 있다. **▶**

The Salt of the Kitchen

시중에서 구입할 수 있는 10가지 소금을 살펴보고 촌평을 덧붙였다. 원론적으로 '소금은 소금일 뿐'이지만, 저마다 부여된 소금 외적인 가치는 각기 다르다.

WORDS 이용재 PHOTOGRAPHS 박남규



코셔 소금을 닮았다. 유대인의 종교적인 육가공 절차인 염장. '코셔링(Koshering)'을 위한 소금 말이다. 도살한 가축의 표면에서 피를 걷어내는 절차이니, 소금 알갱이가 잘 달라붙어야 한다. 코셔 소금의 결정은 통상적인 정육면체가 아니고 속이 빈 피라미드형이라 제격이다. 덕분에 서양의 주방에서 표준 소금으로 많이 쓴다. 코셔 소금과는 조금 다르게 생겼지만, 이 소금의 결정도 갈썩갈썩해 재료 표면에 직접 소금간 할 때 효용이 좋다.

꽃소금은 정제 소금이다. 바닷물을 말려 만든 천일염의 불순물을 제거하고 입자 크기를 조정해 결과물이다. 원리는 물질의 용해도 차이를 이용한 재결정법이다. 천일염을 물에 녹인 뒤 증발시키면, 미량인 불순물은 물에 그대로 녹아 있는 가운데 소금만 추출해낼 수 있다. 흔히 더 깨끗하고 짠맛이 강한 소금으로 통한다. 적게 쓸 때는 천일염과 큰 차이가 없다.

소금으로도 사치가 가능하다. 80g에 4만8000원이나 은보다 더 비싸다(10월 말 은 시세가 510원/g 정도). 이 소금의 가치는 본질염화나트륨 외적인 데 있는 것 같다. 유리 병부터가 고급스럽고 근사하다. 영국의 물든처럼 스테이크 같은 음식에 조금씩 뿌려 씹히는 맛과 폭발하는 짠맛을 얻는 쓰임새일 텐데, 그러기엔 입자가 너무 단단하고 날카롭다. 손으로 부스러뜨리기가 어렵다. 싼 소금을 먹고, 은에 투자하자.

소금의 세계가 복잡해졌다. 죽염은 대나무 통에 소금을 채우고 가마에 넣어 구운 뒤, 굳은 걸 갈아서 만든다. 김일훈(1909~1992)이 일제강점기에 개발하기 시작, 1980년대부터 슬슬 존재를 알려 1990년대에 폭발적인 인기를 얻었다. 따라서 그마저도 소량씩 쓰는 소금의 특성을 감안하면 큰 차이가 없을 가능성이 높아진다. 자연은 요충 위생 문제로 공격받는 천일염의 대안이라 갈에 소금 찍어 먹는 맛이 날 정도. 물론 매력이라 보기 어렵다.

역시 복잡해진 소금이다. 소금보다 더 짠 해초(함초)를 말린 가루와, 바닷물을 끓여 만든 자연염을 섞었다. 여러 각도에서 생각해볼 수 있다. 일단 함초 같은 첨가물은 일정 비율 이상 들어갈 경우 그 맛이 소금에 지배적인 영향을 미친다. 하지만 그마저도 소량씩 쓰는 소금의 특성을 감안하면 큰 차이가 없을 가능성이 높아진다. 자연은 요충 위생 문제로 공격받는 천일염의 대안이라 갈에 소금 찍어 먹는 맛이 날 정도. 물론 매력이라 보기 어렵다.

맛소금을 빼놓고는 소금 이야기를 할 수가 없다. 원리는 복잡할 게 하나도 없다. 소금에 발효 조미료를 더했을 뿐이다. 사탕수수에서 설탕을 분리하고 남은 당밀을 박테리아로 발효시켜 글루타민산으로 변화시킨 다음, 수산화나트륨으로 중화해 만든 MSG가 발효 조미료의 핵심이다. 맛소금에는 핵산계 조미료도 조금 섞는다. 진짜 중요한 건 비율이다. 소금과 조미료를 9:1로 섞는다. 무작정 섞는다고 감칠맛이 나는 게 아니라는 시범을 보여준다.

소금간의 가장 큰 어려움은 균형, 또는 균일함이다. 알갱이가 음식에 고루 녹아 퍼져야 맛도 고르게 낼 수 있다. 액체 소금은 말 그대로 액상이니 그런 어려움을 덜어준다. 하지만 용도는 세심하게 구분할 필요가 있다. 국처럼 높은 온도의 음식에는 고체도 잘 녹으니 굳이 쓸 필요 없다. 샐러드나 찬 국물, 아니면 알갱이가 씹히는 맛은 빠고 부분적인 짠맛의 악센트를 주고 싶을 때는 정제염 26% 함유.

바닷물을 말려 만든 천일염의 맨 위 켜를, 꺼지기 전에 손으로 긁어 수확한 것을 '소금의 꽃'이라 일컫는다. 포르투갈이나 스페인 카탈루냐 지방의 산물도 있지만, 역시 프랑스 브르타뉴 해안의 게랑드 소금이 가장 유명하다. 게랑드는 9세기 이전부터 염전이 조성돼 15세기에 이미 현재 규모(1700ha)의 80%를 갖춘, 유서 깊은 소금 생산지다. 소금의 꽃은 대체로 축축하고 미네랄 함량이 높다.

히말라야 분홍 소금은 암염이다. 광물질의 형태로 존재한다는 염화나트륨(NaCl)이라는 의미다. 따라서 바닷물을 증발시켜 얻지 않고, 광산에서 캐낸다. 시중의 히말라야 분홍 소금은 파키스탄의 펀잡 지역 케라 소금 광산에서 나오는 것이다. 염화나트륨이 96~98%에 최소 10여종의 미량 미네랄을 함유한다. 특유의 분홍색은 산화철 덕분이다. 역시 간을 맞추기보다 장식(Garnish)을 위해 많이 쓴다.

소금의 미네랄에 집착한다면 브르타뉴의 회색 소금이 답이다. 이 또한 프랑스 게랑드 지방의 소금이다. 염화마그네슘, 칼슘, 칼륨, 구리, 구리, 아연, 철, 망간은 물론 극미량의 요오드와 불소마저 함유하고 있다. 결핍으로 인한 부작용을 막고자 소금에 요오드를 의무적으로 섞어오던 과거를 돌아보면 좋을 것도 같지만 글썩, 소금은 소금일 뿐이다.

소금과 미네랄 무용론

국산 천일염은 물론 온갖 특수 소금에는 미네랄의 효능이 떨어 온다. 맛도 다르고, 건강에도 특유의 영향을 미친다고 주장한다. 과연 그럴까. 계산해보자. 암염이나 천일염의 미네랄은 대략 2% 수준. WHO 일일 소금 섭취 권장량은 5~6g이다. 집에서 천일염만 써서 만든 음식을 세 끼 먹어도 소금을 통한 미네랄 섭취량이 최대 0.12g이다. 너무 미량이라 영양은 물론 맛에도 아무런 영향을 미치지 못한다. 따라서 특수 소금은 고염 등 그야말로 특수한 용도에 재미를 위해 쓰고, 간은 쉽고 편하게 살 수 있는 어떤 제품을 써도 상관없다.

The Gadgeteer

ATTRACTIVE VEHICLE

남자의 심장을 뛰게 하는 매력적인 탈것들.
여자들도 '심쿵' 주의.



GOGORO

폭스바겐 디젤 엔진 사태 이후 많은 관심이 전기모터 분야로 쏠리고 있다. 그런 가운데 올해 세계 가진 박람회 출품된 고고로 스마트 스쿠터가 눈에 띈다. 6초 만에 배터리를 교체할 수 있는 새로운 방식의 전기 스쿠터다. 충전소 문제만 해결된다면 차세대 탈것으로 주목받을 것이다. 고고로는 100% 전기를 동력으로 사용한다. 두 개의 배터리를 사용하는데, 사용자가 직접 충전하는 대신 도시 곳곳에 설치된 충전 스테이션에서 배터리를 바꿔가는 방식이다. 소개 동영상 보면, 다 쓴 배터리를 완충 배터리로 바꾸는 데 6초면 충분하다. 스마트 스쿠터를 표방하는 만큼 스마트폰 연동을 통해 충전소와 배터리 잔량을 측정해 적당한 충전소를 알려주기도 한다. gogoro.com



BMW M4 GTS

엔진에 물을 뿌리는 자동차란다. 글자 그대로 달궈진 엔진에 물을 끼얹는 건 아니다. BMW에서 새롭게 개발한 '워터 인젝션'이라는 기술로 엔진 실린더에 물을 분사해 엔진 내부의 온도를 낮추는 것이다. 이로 인해 열로 인한 변형을 최소화하고, 성능도 향상시킬 수 있다. 당연히 엔진의 내구성도 높아진다. 열을 식히기 위해 필요한 물은 트렁크에 장착된 5ℓ 탱크에 보관된다. 겨울철에도 얼지 않도록 동결 방지용 탱크를 사용했다. 새로운 시스템의 적용으로 3리터 직렬 6기통 터보 엔진은 더욱 강력한 퍼포먼스를 뽐낸다. 기존 M4보다 출력은 69마력, 토크는 5.1kg·m 향상됐다. 정지 상태에서 시속 100km까지 도달하는 시간은 3.8, 최고 속도는 시속 305km다. bmw.com

MITSUBISHI LANCER EVOLUTION FINAL EDITION

오래전부터 랜서 에볼루션의 단종 소식을 전한 미쓰비시가 파이널 에디션을 내놓았다. 만남의 기쁨과 헤어짐의 슬픔이 교차하는 순간이다. 마지막이라는 게 실감 난다. 파이널 에디션 딱지를 달고 있지만 303마력과 42.1kg·m의 토크를 자랑하는 2ℓ 4기통 가솔린 터보차저 엔진과 5단 수동 변속기, 사륜구동까지 속은 그대로다. 그래도 새로운 에디션인 만큼 검은색 루프, 엔케이의 다크 크롬 휠 등 겉모습에는 변화를 줬다. 1600대만 생산할 예정이며 가격은 3만8000달러. 이 차의 역사와 성능 그리고 더 이상 생산되지 않는다는 걸 고려하면 아깝지 않은 가격이다. mitsubishi-motors.com

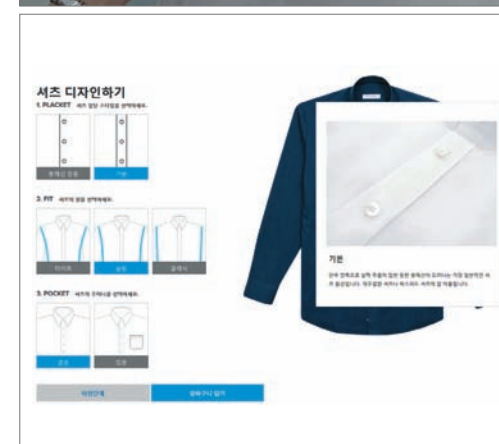
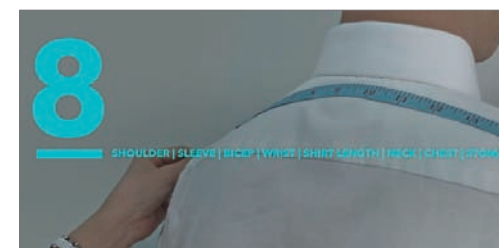
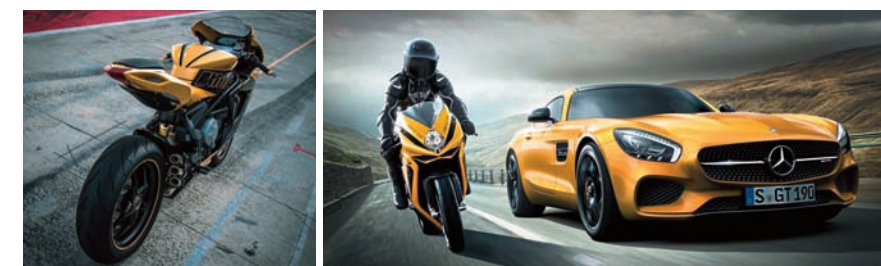


HOVERBOARD

호버보드가 또 나왔다. 사골 우려먹듯이 우려먹는 것 같겠지만, 그만큼 호버보드 시장이 '핫'하다는 증거다. 이번 호버보드는 제법 현실적이다. 이 제품의 핵심은 자이로 센서가 내장된 중앙의 휠. 균형을 유지하는 기능을 하면서 동시에 물리적으로 보드를 받쳐주는 바퀴 역할을 한다. 한국타이어 TNDL의 세 번째 프로젝트인 볼 핀 타이어에 사용된 그 기술이다. 최대 속력은 시속 약 25km, 완충 시 최대 주행거리는 19km다. 가격은 3775달러, 국내 배송 시 120달러가 추가된다. hoverboard.com

2016 MV AGUSTA F3 800 AMG CONCEPT BIKE

최근 AMG가 MV 아구스타와 만남으로 탄생한 바이크가 남자들의 본능을 마구 흔들고 있다. 판매되는 모델은 아니지만 양산 가능성이 크다는 소문만 무성하지만 바라보는 것만으로도 흐뭇하다. 올해 프랑크푸르트 모터쇼에서 공개된 2016 MV 아구스타 F3 800 AMG 콘셉트 바이크는 영화 <트랜스포머>의 범블비를 연상케 하는 '솔라빔' 컬러를 적용했다. 베이스는 MV 아구스타사의 미들급 슈퍼바이크 중 하나인 F3 800. 탑재된 수랭식 3기통 엔진이 148마력을 자랑한다. 배기량은 789cc, 최대 토크는 8.97kg·m, 최고 속도는 시속 269km다. mvagusta.com, mercedes-amg.com



STRIPES

옷을 사는 방법은 매장에 직접 가는 것과 인터넷으로 주문하는 것으로 나뉜다. 전자는 직접 입어볼 수 있지만, 시간을 소모해야 한다. 후자는 시간 절약의 장점이 있지만 직접 입어보지 못하고 눈으로 골라야 한다는 단점이 있다. 스트라이프는 이 두 가지 쇼핑 방법의 장점을 합치고 단점을 보완한 서비스다. 직접 인터넷 사이트에서 옷을 주문할 수 있지만, 원하는 시간과 장소로 찾아와 신체 치수를 측정하고 상담을 통해 옷을 구매할 수 있다. 원단은 물론 디자인까지 직접 원하는 대로 주문도 가능하다. 게다가 스타일링에 대한 조언도 아끼지 않는다. stripes.co.kr

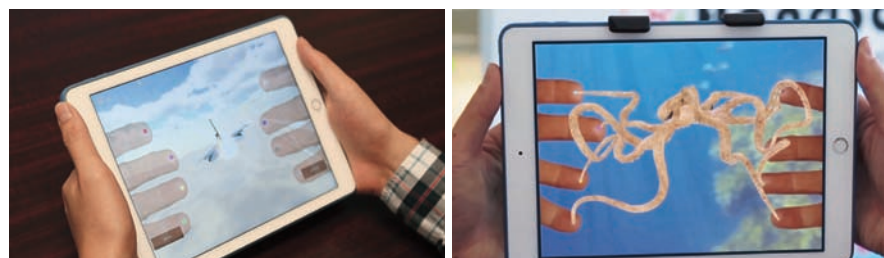
QUADROFOIL

쿼드라포일은 흡수선 아래 날개를 달아 발생하는 양력으로 선체 상단 부분을 물 위로 띄워 고속 운행 가능한 수중익선의 미니버전이라고 할 수 있다. 슬로베니아의 한 업체에서 군사용이나 특수 목적을 지닌 배를 만들 때 사용하던 기술로 개인 레저용 소형 선박을 만들었다. 동력으로는 배터리와 전기모터를 사용한다. 선체 무게는 100kg. 날개와 엔진, 배터리까지 제외한 무게라고는 하나, 자동차와 비교하면 엄청나게 가벼운 편이다. 보급형 모델의 최고 속도는 30km/h, 완충 시 항속거리는 50km(배터리 용량이 더 큰 고급형은 100km). 1시간 달리는 데 전기가 약 1000~2000원 든다고, 보급형의 가격은 1만5000유로(약 2000만원). quadrofoil.com



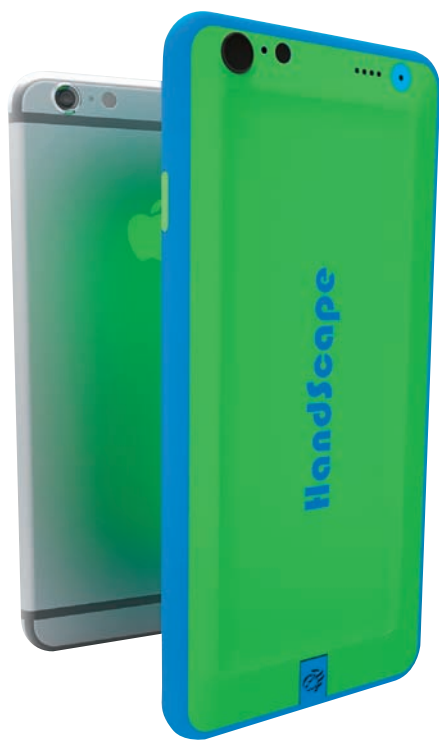
THINK OUTSIDE THE BOX

몸을 움직이는 일은 쉽다. 하지만 고정된 생각을 움직이는 건 결코 쉽지 않다. 이런 생각의 움직임을 우리는 '혁신'이라 한다.



HANDSCAPE

요즘 스마트 기기 케이스는 사용자의 개성을 표현하는 아이템의 역할도 한다. 독특한 디자인은 아니지만 이거 하나면 어느 자리에 가든 주목받을 수 있다. 이 케이스를 아이폰이나 아이패드에 씌우면 유리처럼 화면으로 손가락이 비친다. 터치도 가능하다. 즉 후면 케이스 부분을 전면 액정처럼 사용할 수 있다는 것. 한 손으로 스마트 기기를 조작해야 할 상황에 굉장히 유용하다. 손이 작은 여자들도 이제 커다란 아이패드와 아이폰을 자유자재로 조작할 수 있다. 떨어트릴 걱정까지 덜어준다. 게다가 케이스만 떼어내 원격으로 터치도 가능하다. 아이패드 케이스 가격은 169달러, 아이폰 케이스 가격은 119달러다. 킥스타터에서 주문 시 20달러 할인된다. 배송은 내년 4월 예정이다. handscape.com



BEVEL

스마트폰 기능 중 메신저, 전화는 제외하고 가장 많이 사용하는 기능은 카메라다. 베벨은 스마트폰 카메라로도 멋진 3D 사진을 찍을 수 있게 도와주는 제품이다. 탈착 형태로 안드로이드와 iOS 무관하게 스마트폰이나 태블릿 PC에 꽂아 쓸 수 있다. 찍은 사진은 3D 프린팅에도 이용할 수 있다. 자신의 모습을 본뜬 피겨를 만드는 것도 가능하다는 얘기. 현재 홈페이지에서 79.99달러에 선주문할 수 있으며 내년 초에 배송될 예정이다. matterandform.net/store

TRUNKSTER

여행용 캐리어의 단점 중 하나는 안에서 물건을 꺼내려면 노점상처럼 길바닥에 앉아 모든 이들에게 속을 공개해야 한다는 것이다. 자칫 너무 많은 물건을 눌러 담으면 폭발(?)하기도 한다. 캐리어를 닫다가 물건이 죄다 쏟아지기도 하는 참담한 상황도 심심치 않게 볼 수 있다. 트렁크스터는 기존 캐리어와 달리 한쪽 면의 셔터를 밀어 여는 방식이다. 상점 셔터는 위로 올리지만 트렁크스터의 셔터는 아래로 내린다. 물론 중간이나 아래에 짐을 빼려면 어쩔 수 없이 가방을 뒤적거려야 하겠지만, 기존 캐리어보다는 훨씬 수월하고 편리하다. GPS가 내장되어 있어 위치 추적도 가능하며, 1만400mAh 보조 배터리는 공항에서 콘센트를 찾아 헤매지 않게 도와준다. 여기에 가격까지 착한 편이다. 43L 제품은 325달러, 86L 제품은 350달러에 살 수 있다. trunkster.co



STARSHIP ROBOT

물건을 배달하는 6륜 로봇. 아마존이 드론 배송 서비스 테스트 만 남겨둔 이 시점에 그리 신기한 기술은 아니다. 나름의 장점이 있다. 일단 로봇의 위치를 전용 애플리케이션으로 볼 수 있고, 일정한 거리 내에 들어오면 알람이 울린다. 택배 기사로 위장한 강도 사건이 일어날 걱정도 준다. 로봇은 6.4km/h로 인도를 따라 이동하며, 사람이나 장애물을 피하는 기능이 탑재돼 있다. 사물함은 수신자 외에는 열 수 없다. 로봇을 개발한 스타십 테크놀로지스에 따르면 현재 테스트 중이며, 서비스는 미국과 영국 등 몇 개 나라에서 내년부터 시작된다. starship.xyz



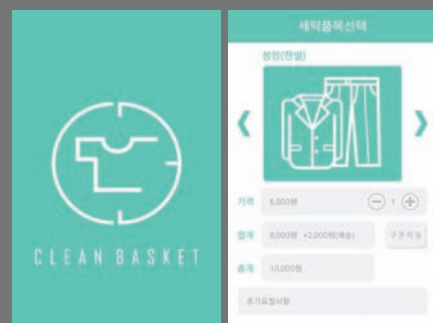
FLYTE

공중부양 제품이 처음은 아니지만 볼 때마다 신기한 건 사실이다. 스피커와 테트리스, 아이언맨 피겨에 이어 이제는 전구까지 공중에 띄웠다. 전구가 떠 있는 것만으로도 신기한데 제품 받침 상단부를 터치하면 전구를 켜고 끄는 것까지 가능하다. 전원을 켜면 천천히 회전하기까지 하니 더욱 멋지다. 여기에 스마트폰 충전 기능도 탑재했다. 충전 방식은 요즘 나오는 무선 충전기와 같다. 전구 대신 스마트폰을 올려두면 된다. 전용 전구만 사용 가능하다는 게 아쉽다. 전구 하나의 수명은 약 5만 시간. 현재 홈페이지에서 299달러에 판매 중이다. flyte.se



SKARP LASER RAZOR

이거 진짜 물건이다. 아마 출시와 동시에 엄청난 판매량을 올리질 않을까 예상된다. 물론 나도 이미 위시 리스트에 올려뒀다. 수염을 기르지 않는 이상 대부분의 남자는 1~2일 간격으로 면도한다. 길리는 시간은 대략 1~2분 내외. 짧은 시간이지만 귀찮은 건 사실이다. 이런 상황에 베일 걱정도 없고 면도 크림이나 젤을 준비할 필요도 없는 레이저 면도기가 나타났다. 칼날을 쓰지 않으니 자극도 거의 없다. 피부 트러블도 당연히 안 생긴다. 수염은 물론이고 팔다리 털에도 사용할 수 있다. 크라우드펀딩 사이트, 킥스타터에서 펀딩을 시작한 지 3주 만에 300만 달러가 넘는 금액이 모였다. 내년 3월 출시 예정이다. skarptechnologies.com



CLEAN BASKET

맛벌이 부부나 혼자 사는 사람이라면 세탁소에 세탁물을 맡기고 독촉 전화가 올 때까지 찾지 못한 경험이 있을 것이다. 세탁 수거 배달 서비스 크린바스켓은 이런 불편 현대인을 위해 탄생했다. 애플리케이션을 이용해 거주 지역, 세탁물의 종류는 물론 수거, 배달 시간을 지정까지 30분 단위로 지정할 수 있다. 모든 과정은 애플리케이션을 통해 볼 수 있다. 또 공장 세탁 시스템이 아닌 지역별로 우수한 세탁소를 지정해 세탁물을 맡기는 시스템이라 믿음이 간다. 현재는 강남을 비롯해 서초, 마포, 용산, 신촌, 인천 등 서울 경기권에서 서비스를 이용할 수 있다. 내년에는 부산, 대전 등까지 서비스를 확장할 계획이다. cleanbasket.co.kr

EASY LIFE

편리함으로 일상생활을 좀 더 새롭게 만들어주는 제품들. 뛰어난 기능과 세련된 디자인은 보너스다.



DRINKMATE

술자리에서 만취했음에도 멀쩡하다며 운전대를 잡는 사람이 꼭 한 명쯤은 있다. '나는 괜찮겠지'라는 생각은 돌이킬 수 없는 사고로 대가를 치를 수 있는 상황. 이럴 때 필요한 건 본인이 얼마나 취했는지 정확하게 알려주는 것이다. 드링크메이트는 제품명만 봐서는 같이 술이라도 마셔줄 것 같지만 아니다. 일종의 초소형 혈중 알코올 농도 측정기로 별도의 배터리 없이 스마트폰에 꽂아 사용할 수 있다. 림반보다 작은 사이즈로 무게는 약 6g. 가격은 29.99달러. 자세한 내용은 홈페이지를 참조할 것. getdrinkmate.com



EVERYKEY

요즘은 보안 문제로 사이트마다 가입 시 암호를 설정하는 기준이 제각각이다. 영문과 숫자 조합도 모자라 이제는 특수문자와 대소문자까지 섞어야 하는 사이트도 적지 않다. 그러다 보니 기존 비밀번호를 잊어버려 새로운 비밀번호를 설정하는 일이 잦아졌다. 로그인 자체가 스트레스로 다가오기 시작했다. 그렇다고 일일이 암호를 적어둘 수도 없는 일. 이제 에브리키가 로그인 스트레스에서 당신을 해방시켜줄 것이다. 손목 밴드 형태의 로그인 장치인 이 제품은 아이디와 암호를 기억해줬다가 장치를 가져다 대면 사용자 대신 로그인 해준다. 그 외엔 별다른 기능은 없다. 보안만 확실하다면 당장이라도 사고 싶은 제품. 가격은 75달러. everykey.com



NEMO SPECIAL OPS DRILL

역대 최강의 드릴을 소개한다. 일반 가정집보다 특수 임무 수행 시에 더욱 잘 어울릴 것 같은 느낌을 물씬 풍긴다. 18V, 1000W의 힘을 자랑하는 브러시리스 모터가 탑재됐다. 게다가 100m 물속에서도 사용할 수 있다. 배를 수리할 때 물이 닿지 않게 조심할 필요가 없다. 완충 시 6시간 사용 가능하며, 어두운 곳에서 작업을 도와줄 2개의 LED 조명이 달려 있다. RPM은 400~1500까지 조절할 수 있다. 가격은 1720달러로 비싼 편이지만 역대 최강 드릴이라면 투자 가치는 있어 보인다. nemopowertools.com



OLA

올라는 열쇠도, 스마트폰도 필요 없는 지문인식 손잡이다. 그저 손잡이를 잡으면서 자연스럽게 엄지손가락을 센서 위에 올려주면 끝이다. 단순하면서도 인체공학적이다. 지금까지 나온 지문 인식 제품 중에서도 단연 독보적이다. 현관문뿐만 아니라 개인 방이나 회사 사무실 문 손잡이로 써도 손색없다. 보안이나 프라이버시를 지키는 데도 안심맞춤. 전용 애플리케이션을 이용하면 옵션이나 잠금 설정을 할 수 있어 더욱 편리하게 사용할 수 있다. 자세한 건 홈페이지를 참조하자. 현재 크라우드펀딩 사이트에서 119달러에 판매 중이며, 내년 3월부터 배송될 예정이다. Olalocks.com



PIZ-4012

오븐이나 화덕에서 방금 꺼내온 피자는 언제 봐도 군침이 돈다. 많은 피자 배달업체들은 '따뜻함'을 유지하기 위해 온갖 노력을 하지만 먹다 보면 식어버리기 일쑤다. 이제 PIZ-4012 한 대만 있으면 처음부터 끝까지 방금 만든 것과 같은 피자를 즐길 수 있다. 안쪽 위, 아래에 120W 히터가 달려있다. 온도는 물론 작동 시간(최대 30분)까지 조절할 수 있다. 최고 온도는 약 270도. 12인치 이상 사이즈 피자는 사용할 수 없다는 점이 아쉽다. 하지만 전자레인지에 돌려 먹는 것보다 맛있게 즐길 수 있다. 가격은 60달러. cuizen.net

WE ARE SAFE NOW

사고는 누구도 예측할 수 없다. 그래서 늘 주의하고 준비하는 자세가 필요하다. 여기 소개한 제품들은 우리를 사고로부터 지켜줄 것이다.



KINGII

구멍투멍가 담긴 팔찌다. 평소 투박한 구멍조끼 디자인에 불만이 많았을 테니 분명 관심이 갈 것이다. 이산화탄소 캡슐과 튜브를 탑재한 이 팔찌는 걸보기엔 투박한(?) 손목 밴드지만, 레버를 당기면 자동차 에어백처럼 부풀어 오르는 튜브를 가지고 있다. 캡슐 속 공기가 튜브 속으로 들어가 부력을 생성하는 방식. 낫의 최대 하중은 124kg으로, 어지간한 체구의 성인도 써도 끄떡없다. 낫시나 래프팅을 비롯한 각종 워터스포츠 마니아, 혹은 물놀이를 즐기러 산과 바다로 떠나는 여행객들에게도 든든한 동반자가 될 것이다. 한 번 사용한 제품도 캡슐을 교체하면 반복해서 사용할 수 있다. kingii.us

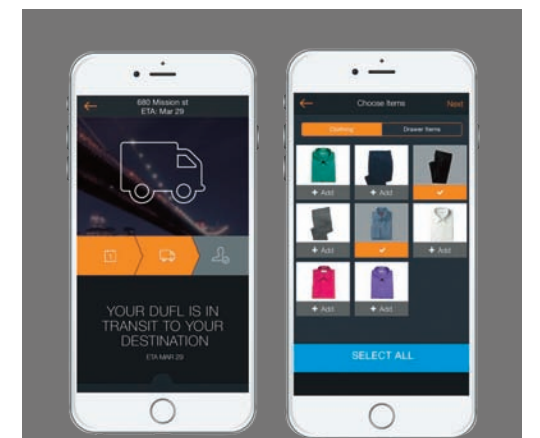


DING BIKE LIGHTS

자전거도 2채널 라이트를 사용하는 시대다. 덩 라이트는 전방을 비추는 조명과 더불어 바닥을 비추는 조명이 하나 더 있다. 보통 앞, 뒤로 라이트를 장착하긴 하지만 광량이 적어 시인성이 부족한 것은 사실이다. 야간 주행 시, 라이더가 넓은 시야를 얻을 수 있음은 물론이고, 차량 운전자를 비롯한 제3자가 자전거를 좀 더 쉽게 인식할 수 있게 해준다. 대부분 사고가 자전거를 보지 못한 차량과 일어난다는 점을 생각하면 야간 주행에서 안전성을 크게 높여주는 아이템임이 틀림없다. 완충 시 4~5시간 작동하며 무게는 110g이다. 가격은 120달러다. dinglights.com.au

CTRL ONE

라이딩에서 고글은 필수다. 눈의 피로감을 줄여주는 것은 물론 먼지나 기타 이물질이 들어가는 것을 막아줘 안전사고를 예방해주는 아이템이기 때문. 잠깐 시야 확보에 문제가 생기면 바로 사고로 이어질 수 있다. 이 고글은 타일이나 다리 밑처럼 급격히 어두워지는 구간을 지날 때 별 효과 없었던 기존 고글의 단점까지 해결했다. 렌즈가 주변 상황에 맞춰 즉시 변화하는 기능을 탑재했다. 갑자기 비추는 햇빛이나 급격히 어두워지는 지역으로 들어가도 문제없다. 리튬 배터리 충전 방식으로 완충 시 약 50시간 작동한다. ctrl-eyewear.com



DUFL

출장이 잦은 비즈니스 맨들에게 희소식이다. 더플은 짐을 싸주는 서비스다. 물론 아직 완벽하지 않지만 이미 미국에서는 꽤 인기가 많다. 서비스를 이용하는 과정은 이렇다. 먼저 전용 애플리케이션을 이용해 서비스를 신청하면 택배로 전용 캐리어가 배달된다. 그 안에 여행에 가져갈 물건들을 대충 집어넣고 애플리케이션으로 픽업을 신청한다. 페덱스 직원이 찾아와 가방을 찾아가고 목적지까지 일정에 맞춰 배달해준다. 대충 쑤셔 넣은 물건을 예쁘게 다시 정리해 가방을 싸는 사람들은 더플 소속의 능숙한 짐정리꾼들이다. 내용물 사진은 자신의 계정에 업로드되고 가방 어디에 들어 있는지도 파악할 수 있다. 여행이 끝난 뒤에도 같은 방법으로 짐을 집까지 보낼 수 있다. 가격은 캐리어 하나당 왕복 99달러. 아직은 미국에서만 이용할 수 있지만, 내년부터는 캐나다, 유럽, 일부 아시아 국가에서도 서비스할 예정. www.duffl.com



SOLAR PAPER

세상에서 가장 얇은 태양광 충전기로 크기는 가로 9cm, 세로 19cm, 두께는 1.1cm, 무게는 120g이다. 실제 사이즈다. 두께는 제품의 가장 두꺼운 부분이며, 얇은 부분은 노트나 다이어리 사이에 끼울 수 있을 정도로 얇다. 2.5W 패널 하나가 부착된 제품이 기본이다. 가격은 50달러. 각 패널에는 자석이 달려 있어 추가 패널을 붙여 손쉽게 확장할 수 있다. 아이폰6 플러스나 갤럭시 S3를 충전하는 데 약 2시간 반 정도 걸린다고 참고하자. 제작사 측에 따르면 흐린 날에 안정적으로 충전하려면 7.5W, 즉 패널을 3개 준비하는 것을 추천한다. 자세한 내용은 홈페이지를 참조. yolkstation.com

MiU 정기구독 안내

한 해를 마감하고 새해를 준비하는 시기입니다. 바쁜 일상에서 잠시 한숨 돌리고 여유를 가질 때, <유>에서 자그마한 즐거움을 찾으실 수 있기를 바랍니다.

<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.

다음 호 <유>를 받아보고 싶으시다면 정기구독을 신청해주세요. 특히 다른 사람이나 카페, 은행, 골프장, 리조트, 자동차 서비스센터에서 잠깐 빌려 읽은 분이라면 정기구독을 신청해 자택이나 사무실에서 편안하게 받아보시기를 권합니다. 하이테크 라이프스타일 매거진 <유>는 정기구독을 원하시는 분께 매호 발송해드립니다. 한국어타이어의 사회공헌 활동의 일환으로 발행되는 <유>는 무료로 배포되며, 정기구독자에게 <유>를 보내드리는 비용 또한 무료입니다.

<유>와 함께 테크노마드 드라이브에 나서고자 하시는 독자께서는 아래 구독 신청 사이트에 접속해 정기구독을 신청해주시기 바랍니다. <유> 정기구독은 언제든지 신청 가능합니다.

정기구독 신청 접수 miusurvey.com

의견 및 문의 접수 miu@kayamedia.com

ONE MORE THING



64p 'Reality Check'에 실린 아이폰 6s와 '짜퉁' 구분을 알아보시겠습니까?
아이폰 6s는 오른쪽, 짜퉁은 왼쪽입니다.

MISOPÈ PRIPÈ