

MiU





©CHOIMINSEOK

START HERE!
THE 3rd IMPACT

세 번째 <유>를 펼친 여러분을 환영합니다.

하이테크를 최우선 가치로 표방하는, 세상에 없던 잡지 <유>를 처음 신청해서 받아보시는 분도 계시겠지만 독자 여러분의 대다수는 지난 두 권의 <유>를 보신 분이라고 추측합니다. 지난해 겨울 처음 발행된 창간호와 올봄에 나온 2호는 어떠셨습니까? <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. 부디 만족하셨기를, 이번 호 역시 독자 여러분의 기대를 충족할 수 있기를 바라마지 않습니다.

이번 호의 메인 이벤트는 월드 랠리 챔피언십입니다. 모터스포츠의 원조로부터 이어져 내려온 랠리 레이스의 최고 봉인 WRC는 앞으로도 6월 5일 이탈리아 사르데냐 랠리를 비롯해 여덟 경기가 남아 있습니다. 발군의 응답성과 폭발적인 힘을 쏟아내는 엔진은 물 위에서도 우렁차게 돌아갑니다. 여름호에서는 '물 위의 포물러 원'이라 불리는 F1H0 파워보트 레이스를 소개합니다. 이름만 들어도 빨간색이 먼저 떠오르는 이탈리아의 두 명문가, 페라리와 두카티의 최신에 모델도 <유>의 지면 위에 매혹적인 자태를 뽐냈습니다. 필립 스타크의 디자인으로 탄생한 우아한 수도꼭지에서부터 일단 촬영한 후 나중에 원하는 지점에 초점을 맞출 수 있는 라이트필드 카메라까지, <유>의 색깔을 규정하는 또 하나의 기사인 '가제티어'에서는 열여덟 개의 신기하고 매력적인 물건들을 선보입니다. 이번 호에 실린 SF 단편소설은 곧 다가올 미래를 진지하게 생각하게 하는 화두를 제시합니다. 모쪼록 즐겨주십시오.

이제 <유>의 시동을 겁니다.

<유> 편집부 올림

TECHNOLOGY IN MOTION

테크노마드를 위한 하이테크 라이프스타일 매거진

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

MiU는 그리스 문자의 열두 번째 알파벳, 100만분의 1m를 가리키는 길이의 단위, 마찰 계수의 기호

MiU

THE ESSENCE OF BRITAIN

Made in Switzerland by BREITLING



BENTLEY B06

British chic, Swiss excellence: Breitling *for* Bentley combines the best of both worlds. Style and performance. Luxury and accomplishment. Class and audacity. Power and refinement. Perfectly epitomising this exceptional world, the Bentley B06 chronograph houses a Manufacture Breitling calibre, chronometer-certified by the COSC (Swiss Official Chronometer Testing Institute), the highest benchmark in terms of precision and reliability. It is distinguished by its exclusive "30-second chronograph" system enabling extremely precise readings of the measured times. A proud alliance between the grand art of British carmaking and the fine Swiss watchmaking tradition.

Cheongdam Boutique 02-3448-1230 Lotte Hotel Sogong Boutique 02-3789-9017

breitlingforbentley.com

BREITLING
for
BENTLEY

0 → 100km/h 3.9sec

Racing DNA inside. The new Audi RS 7

The new Audi RS 7, 레이싱 DNA로 상상을 뛰어넘는 스피드를 가졌다. 최고속도 305km/h, 단 3.9초 만에 시속 100km에 도달하는 압도적인 스피드. 4.0 V8 TFSI 엔진이 뿜어내는 560마력, 최대토크 71.4kg.m의 놀라운 파워. 역동적인 움직임을 위한 5-spoke 21인치 블레이드 휠의 과감한 디자인까지. The new Audi RS 7에 오르는 순간, 당신의 레이싱 본능이 깨어날 것이다.
www.audi.co.kr



Audi Sport
Vorsprung durch Technik



전시장 • 청담 02)516-2468 • 서초 02)521-0000 • 송파 02)412-3468 • 대치 02)555-3468 • 용산 02)797-1468 • 목동 02)2676-1468 • 동대문 02)2247-2460 • 한강대로 02)790-1468 • 도곡로 02)564-1468 • 강동 02)489-3468
• 부산해운대 06)895-0000 • 울산 052)257-3883 • 대전 042)863-8787 • 대구 053)744-7070 • 광주 062)525-8777 • 순천 061)746-7733 • 전주 063)915-0000 • 창원 055)245-2233 • 진주 055)924-0000 • 포항 054)275-0066

서비스센터 • 대치 02)555-4834 • 성수 02)3425-0033 • 송파 02)400-2834 • 영등포 02)2672-1468 • 서초 02)597-8255 • 용산 02)798-1468 • 분당서현 031)715-8255 • 일산 031)905-1463 • 인천주안 032)429-2850 • 인천구월 032)465-1463
• 제주 064)744-0911

■ 차종 및 표준연비 • 차종명 : 아우디 RS7 4.0TFSI quattro (배기량: 3,993cc, 공차중량: 2,030kg, 자동8단, 복합연비: 7.9km/l (도시연비: 6.5km/l, 고속도로연비: 10.6km/l), 등급: 5등급, 복합CO2배출량: 228g/km • 위 연비는 표준모드에 의한 연비로서 도로상태, 운전방법, 차량적재

• 분당서현 031)743-0000 • 분당수내 031)712-7777 • 안양 031)422-0000 • 일산 031)905-1468 • 광교 031)263-0000 • 인천 032)465-1468 • 수원 031)241-0033 • 천안 041)567-3111 • 청주 043)265-7799 • 부산남천 051)611-3844
• 군산 063)461-0110 • 원주 033)766-7786 • 춘천 033)263-4200
• 수원 031)634-0033 • 부산남천 051)628-0056 • 부산민락 051)626-0056 • 울산 052)227-2255 • 대전 042)862-8802 • 대구 053)350-8900 • 광주 062)524-5959 • 전주 063)905-5511 • 창원 055)245-0999 • 원주 033)764-8787

정비상태 및 외기온도에 따라 실제연비와 차이가 있습니다. 상기 이미지는 주문 사양에 따라 다소 상이할 수 있습니다.

두카티, 그 새로운 시작

Ducati 899 Panigale. Your road to the track.



TECHNOLOGY IN MOTION

WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

해치백을 타고 아산과 동네 골목길을 달린다. 옆 사람이 길 안내를 한다. 쉬워 보이는가? 천만의 말씀, WRC는 가장 어려운 레이스다.

14

22

A FESTA DO MOTOR EM PORTUGAL

26

ADAPT ANY SURFACE

랠리카는 진흙탕을 쓸쓸같이 달리고 부메랑처럼 헤어핀을 돈다. 타이어 덕분이다.

44

LUXTUDIO

주인은 물론 자동차도 VIP 대접을 받는 프리미엄 메인テナンス&서비스.

30

RACING MAP

40

PERFECT TOY FOR TRACK DAY

F1 POWERBOAT WORLD CHAMPIONSHIP

220km/h의 속도로 시원하게 물살을 가르며 F1&O는 인쇼어 레이스의 최고봉이다.

34

COVER

SEXY MOTORCYCLE

두카티는 예쁘다. 세상에서 가장 섹시한 모터사이클이다.

48

54

AWAKEN THE WILD

차가운 얼음판 위에서 펼쳐지는 불같이 뜨거운 스포츠.

58

5/10,000TH CHRONOGRAPH

61

5 ANSWERS ABOUT MOVEMENT

62

UNDERWATER RESORTS

우주도 가는데 물속꿈이야? 수중 리조트가 갖는 시장 잠재력.

66

KITCHEN SCIENCE: SCALE

72

THE GADGETEER

68

MASTERPIECES OF BEAUTY

MASTHEAD
계간 유 2014년 여름호, 통권 3호 | 발행일 2014년 5월 23일 | 등록 번호 강남 바00137/2013년 11월 11일 등록 | 발행인 서승화 | 발행 한국타이어(주)/서울시 강남구 테헤란로 133 | 담당 모터스포츠 이 인혁 팀장, 김정근 과장, 오주영 사원 | 전화 02-2222-1876 | 편집 인 김영철 | 편집·제작 (주)가야미디어/서울시 강남구 삼성로 81길 6 | 구독 신청 miusurvey.com | 구독 문의 miu@kayamedia.com | <유>에 실린 모든 콘텐츠의 무단 전재와 복제를 금지합니다.

77

FICTION

천사가 지나가는 시간: 작가 김주영의 SF 단편



PUSH

알고 보면 '넘사벽'

WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

소형 해치백을 타고 서킷도 아닌 야산 개활지와 동네 골목길을 달린다. 조수석에 앉은 옆 사람이 길 안내를 한다. 관중들이 돌담에 앉아 구경한다. '뭐야, 나도 할 수 있을 것 같은데?' 천만의 말씀, WRC는 가장 어려운 레이스다.

WORDS 박종재(F1 레이싱 코리아) 편집장 PHOTOGRAPHS 한국타이어, 게이이미지, 서터스톡 ILLUSTRATION 공수

흔히 모터스포츠 하면 우선 거대한 서킷과 뜨거운 아스팔트를 생각하게 마련이다. 그게 온로드 레이스다. 그리고 랠리 하면 오프로드를 연상하곤 한다. 하지만 랠리의 대표 경기 월드 랠리 챔피언십(WRC)은 엄밀히 말해 오프로드가 아니라 온로드에 가깝다. 어라? 뭔가 이상한데? WRC는 분명히 흙길과 모래, 진흙탕, 심지어 눈길이나 빙판길도 달리는데? WRC 코스는 어디까지나 '인간이 닦아놓은 길'이며, 그래서 온로드라고 구분하는 편이 옳다. 원칙적으로 오프로드(Off-road)는 도로 상태가 아니라 길(도로)이 아닌 곳을 가리키는 말이기 때문이다.

한편 우리에게 피라-다카르 랠리로 알려진 다카르 랠리는 비록 랠리라는 단어가 들어 있지만 사실상 오프로드 내구 레이스라고 보는 것이 정확하다. 정식 분류법으로는 랠리 레이드(Rally Raid)다.



모터스포츠의 뿌리

랠리의 기원은 모터스포츠의 기원과 맞닿아 있다. 지금으로부터 약 120년 전, 모터스포츠가 처음 생겼을 당시의 레이스는 특정한 두 지점 사이—마을과 마을, 도시와 도시, 나라와 나라—를 가장 빨리 주파하는 것이었다. 그 시절에 매끈하게 포장된 아스팔트 도로가 흔했을까. 대부분 돌 또는 벽돌길(Brick Road), 다진 흙길, 모랫길이었으며 비가 오면 진흙탕이 되곤 했다. 도로의 폭도 좁았고, 구불구불한 길이나 경사로도 많았다. 열악한 도로와 함께 자동차의 성능은 물론 타이어의 수준도 조악했다. 이런 환경에서 치러진 초기 레이스들은 참가 자체가 모험이었다.

그런데도 인간의 경쟁심이란, 자동차 엔지니어들과 레이스 드라이버들은 좁고 거친 땅을 되도록 빨리 달리기 위해 다양한 기계·공학 기술과 운전 기술을 연구하고 연마했다. 이것이 바로 모터스포츠의 기원이다. 오늘날 모터스포츠는 여러 가지 형태로 발달했는데, 그 가운데 WRC는 1973년 국제 자동차 연맹(FIA)이 세계 각 지역에서 운영되던 대형 랠리 대회들을 하나로 묶어 만든 대형 모터스포츠 이벤트다. WRC는 랠리 중에서 정점에 해당하는 대회이면서도 예전 그대로의 모습을 사뭇 간직하고 있다.

예컨대 100년 전통의 몬테카를로 랠리는 지금도 고풍스러운 도시의 벽돌길을 타고 나와 돌담으로 둘러싸인 아스팔트 농로를 휘감고, 알프스 산허리를 깎아 만든 좁고 얼어붙은 도로로 향한다. 숲길을 돌파하기도 하고, 가끔은 비포장도로에서 흙먼지를 일으키며 달리기도 한다. 이처럼 WRC는 그라벨(Gravel: 자갈이나



1 랠리의 역사는 모터스포츠의 역사다. 1936년 영국 카디프에서 사우스웨일스 오토모빌 클럽 랠리 대회에 참가한 차량이 출발 신호를 기다리고 있다. 2 월계관은 올림픽 선수의 전유물이 아니었다. 1981년 WRC 챔피언 아리 바타넨. 3 지난 4월 5일 포르투갈 랠리에서 역주하고 있는 마틴 맥코맥. 4 2012년 WRC 스웨덴 랠리에서 브리널 드센 에이빈이 포드 피에스타를 타고 눈길을 달리고 있다. 5 지난해 스페인 랠리에서 세바스티앵 오지에가 스페인 북동부 살루 근처의 오르막 포장도로를 달리고 있는 모습. 6 랠리 하면 떠오르는 전형적인 이미지. 2012년 IRC 루마니아 랠리에서 패트릭 플로딘이 포드 피에스타 S2000으로 흙길을 헤치며 오르막 헤어핀을 통과하고 있다. 이처럼 랠리는 다양한 노면 조건과 극단적인 환경에서 드라이빙을 펼쳐야 한다. 미하엘 슈마허조차 랠리카 드라이빙을 경험한 다음에 "쉽지 않았다"며 "WRC 레이스가 F1 차를 운전하기가 F1 레이스가 WRC 차를 운전하는 것보다 쉽겠다"는 취지로 언급한 적이 있다.

모랫길), 타맥(Tarmac: 아스팔트길), 스노 & 아이스 등 우리가 실제로 경험할 수 있는 모든 조건의 도로를 두루 소화해내야 하는 탓에 노면 조건별로 전문 드라이버를 따로 투입하는 팀도 있다. 물론 궁극적으로 챔피언을 꿈꾸는 드라이버라면 어떤 조건에서도 가장 완벽한 드라이빙을 선보여야 하겠지만.

이렇게 도로의 조건이 다양하다 보니 사용하는 타이어도 각 조건에 따라 다르다. 크게 아스팔트용, 비포장용, 스노 & 아이스용으로 구분되며, 세부적으로는 드라이, 웨트, 소프트 그리고 스노타이어의 경우 징이 박힌 스티드(Stud)와 그렇지 않은 난스티드(Non Stud)로 나뉜다. 다른 레이스와 비교하면 타이어 종류가 굉장히 많은 셈이다.

또 한 가지 재미있는 점은 WRC는 동시에 여러 대가 출발하는 것이 아니라 각각 한 대씩 2~3분의 간격을 두고 차례로 출발한다는 것이다(13~15개의 코스를 차례로 주파하는 WRC는 예선이 없는 대신 직전 라운드 우승자가 다음 라운드에서 가장 먼저 출발한다). 이에 따라 처음 출발한 드라이버와 나중에 출발하는 드라이버는 코스만 같을 뿐 전혀 다른 노면을 경험하



5

RALLY STAGES

WRC의 코스는 SS와 RS로 나뉜다. SS(Special Stage)는 실제 시간 기록이 이루어지는 코스고, RS(Road Stage 혹은 Liaison)은 다음 SS로 이동하는 구간을 뜻한다. 위 지도의 오렌지색 구간이 SS고, 자주색 구간이 RS다. RS는公道인 만큼 규정 속도와 차선을 지켜야 하며, 이를 위반하면 경찰에게 딱지를 끊기도 한다. 보통 마지막 SS는 PS(Power Stage)로 치러지는데, PS에서 1~3위로 들어오면 추가 포인트를 받을 수 있어서 역전의 기회를 얻을 수 있다. 각 SS 사이에 지정된 구역에 타이어의 교체, 연료 재보급, 간단한 수리를 할 수 있는 서비스 파크가 있다(모든 구간에 존재하는 것은 아니다). 수리 시간도 정해져 있어 시간을 초과하면 벌점이 실제로 처리된다.



2014 WRC 포르투갈 랠리 4일차 레이스 맵



6



드라이빙 스킬도 많이 다르다. 이곳은 우선 아스팔트 도로의 비중이 적기도 하지만 폭이 좁기 때문에 서킷 레이서들이 사용하는 '그립 주행'으로는 도무지 시간을 줄일 수 없다. 특히 모래, 진흙, 눈, 빙판은 타이어 그립이 절대적으로 부족해 직선에서 가속만 해도 차체가 이리저리 비틀거리기 일쑤다. 혹시 기회가 된다면 자갈로 된 주차장에 차를 세워놓고(주변에 차나 사람이 없을 때) 가속페달을 깊숙이 밟아보라. 와르륵 하는 소리와 함께 차체가 꿈틀거리는 걸 느낄 수 있을 것이다. 물론 속도계는 거의 움직이지 않겠지만.

이런 조건을 랠리카들은 평균 120~150km/h 정도의 속도로 달린다. 별로 빠르지 않은 것 같다고? 해봐야 안다. 비포장도로에서 시속 80km로 달려보라. 턱과 이가 덜컹거리고, 엉덩이가 들썩이고, 스티어링 휠은 놓치기 일쑤. 차가 부서질 것 같은 소리가 들리면서 엄청난 공포감이 밀려온다. 랠리 레이서가 이렇다 보니 자연스럽게 독특한 테크닉이 개발되었다. 힐-앤-토, 파워 슬라이드, 점프, 스칸디나비아인 플립과 같은 드라이빙 테크닉들은 모두 정상적이지 않은 타이어 그립을 극복하는 동시에 좀 더 부드럽고 빨리 코너를 통과하기 위해 개발된 것이다.

참고로 F1 레이서가 랠리카처럼 점프를 한다면 필경 다음 경기에는 차를



게 된다. 예를 들어 스웨덴 랠리에서 종종 벌어지는 현상으로, 처음 출발할 때는 분명 눈이 쌓인 길이었지만 나중에는 진흙탕 길로 변하기도 한다. 모래나 먼지가 쌓인 흙길을 달릴 때는 앞차가 일으킨 먼지가 채 가라앉지 않아 뒤차의 시야를 방해하는 일도 있다. 따라서 언제 출발하는가도 결과에 미치는 영향이 크다.

양의 탈을 쓴 늑대를 코앞에서

F1이나 르망24와 같은 서킷 레이서가 더 근사해 보일지는 몰라도 대부분 우리가 달을 수 없는 곳에 존재하는 경기라서 동떨어진 느낌이 들 때도 있다. 반면 랠리는 우리에게 아주 친숙한 작고 저렴한 차량이 주로 등장하기 때문에 조금 더 가깝게 느껴진다. 사실은 '양의 탈을 쓴 늑대'랄까, 모양만 그럴 뿐 파워풀한 엔진—배기량 1.6L로 300마력 이상의 고출력을 뽑아낼 정도—에서부터 특별한 서스펜션에 이르기까지 성능은 저 먼 곳에 가 있다. 랠리에 투입되는 차들이 대부분 작은 이유는 바로 주행 환경 탓이다. 랠리 코스는 서킷처럼 탁 트인 지형이 아니다. 차 한 대가 겨우 지나갈 만한 좁은 도로에서부터 바위와 나무가 길 바로 옆에 있는 곳이 태반이며, 직선 주로가 거의 없고 대부분 일정치 않게 구부러진 코너들로 이루어져 있어서 축가가 긴 차로는 그 길을 절대 빨리 달릴 수 없다. 축가가 짧으면 그만큼 차체 길이가 짧아서 코너에서 머리를 틀었을 때 꼬리가 금방 따라오는데, 이를 '추종성이 좋다'고 표현한다.

이런 차들을 선호하다 보니, 다른 모터스포츠는 대부분 스포츠카 메이커나 프리미엄 브랜드들이 진출하지만 랠리는 대중적인 브랜드들이 많이 진출했다. 최근 몬테카를로 랠리에 깜짝 등장해 우승을 차지한 미니도 그중 하나. 비약이 조금 심한 것 같지만, 굳이 표현하자면 F1을 비롯한 다른 서킷 레이서가 귀족적이라면 WRC와 같은 랠리는 다소 대중적이고 서민적이다. 랠리에서는 화려한 개러지나 모터홈 그리고 인공적인 그랜드스탠드를 볼 수 없다. 천막을 개러지로 활용하고, 관람객들 역시 돌담이나 산중턱, 눈발 등 아무 데나 앉거나 서서 손에 잡을 수 있을 만큼 가까이에서 레이스를 구경한다.



RALLY WEEKEND

WRC의 경우 통상 랠리 스케줄은 화요일에서 일요일까지 6일간 치러진다. 화~수요일 예비 조사 코드라이버는 전체 코스를 면밀히 분석해 페이스 노트를 작성한다.

목요일 세이크다운 일종의 연습 주행으로, 차량의 컨디션과 세팅을 테스트하고 체크한다. 세이크다운 코스는 실제 경기 구간과 다른 곳에 설정된다.

금~일요일 경기 시간간 총 13~15개의 SS를 달린다. SS의 길이는 짧게는 몇km에서 길게는 수십km까지 제각각이다. SS의 총연장은 보통 300~400km에 달하니 RS와 합치면 1000km를 훌쩍 넘는 것도 예사일이다.



포르투갈 랠리의 첫 번째 SS는 리스본의 벨렘 문화센터(CCB) 앞에서 펼쳐지는 상징적인 도심 코스(3.27km)다.



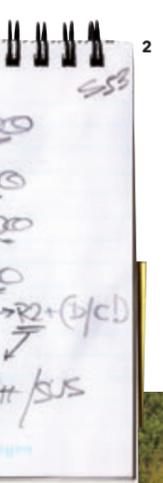
1 제59회 그리스 아크로폴리스 랠리(2013년)에서 파노스 콘스탄티코스가 자갈길 헤어핀을 도는 모습. 2 2013년 WRC 그리스 랠리에서 티에리 누빌, 그는 올해 현대 월드 랠리팀으로 이적했다. 3 랠리카는 친숙한 소형차들이다. 폭스바겐 폴로R WRC 랠리카가 먼지구름을 일으키며 질주하고 있다. 이런 고성능 차량이 울퉁불퉁한 비포장도로를 100km/h 이상으로 달려가는 장면을 코앞에서 지켜보는 게 랠리의 매력이다. 4 서킷 레이스와 달리 랠리에서는 점프가 일상이다. 거친 흙길에서뿐 아니라 포장된 도로라고 할지라도 비탈길, 구불구불한 길, 울퉁불퉁한 길이 대부분이어서 고속으로 통과하다 보면 자연스럽게 차가 튀어 오른다. 5 랠리에서 야간 주행은 드문 일이 아니다. 6 2012년 IRC 시칠리아 랠리에서 패트릭 플로리안. 7 지난 4월 WRC 포르투갈 랠리에서 마틴 매크맥이 달리는 모습.

쓰지 못하게 될 것이다. 아니면 서스펜션이 몽땅 부러지거나, F1 카는 그런 일이 가능하도록 만들어지지 않았다. 만약 F1 차가 점프한다면 다음 과정은 착지하기보다는 충돌이다. 눈발만 흩날려도 스티어링 휠을 부여잡고 부들 부들 떨며 신에게 기도부터 하는 사람에게 랠리는 그야말로 지옥일 것이다.

랠리는 팀워크

간혹 랠리 드라이버들이 서킷 드라이버들보다 드라이빙 실력이 더 우수하다고 생각하는 사람도 있는데, 꼭 그런 것은 아니다. 그저 환경이 다르기 때문에 서로 다른 기술을 연마한 것뿐이다. 한편 서킷 레이서들이 랠리로 전향한 후 부딪히는 벽은 극단적인 환경과 드라이빙 테크닉만이 아니다. 랠리 드라이버에게는 의외로 소통 능력이 대단히 중요하다. 이걸 좀 보시라. "MC1 100 KL2 100 KR2 200 SQL 100 KR4 50!" "R2+(D/C)!" 랠리 드라이버가 더 빨리 달릴 수 있게 도와주는 마법의 암호문이다.

랠리가 서킷 레이스와 다른 점 중 하나는 랠리카에는 항상 드라이버와 코드라이버(Co-Driver)가 함께 탑승한다는 것이다. 코드라이버의 가장 중요한 역할은 일종의 내비게이터다. 보통 레이스가 시작되기 전에 미리 코스를 돌아볼 시간을 주는데, 이때 코드라이버는 코너와 코너 사이의 거리, 코너의 각도와 방향, 튀어 오르는 곳이나 움푹 파인 곳, 돌출된 지형 지물 등을 빠짐없이 체크해 악어로 기록해둔다. 레이스가 시작되면 코드라이버는 드라이버에게 실 새 없이 앞으로 다



1 대부분의 서킷 레이스와 달리 랠리카는 두 명이 탄다. 숨 가쁘게 길 안내를 하는 코드라이버의 속사포 같은 암호를 듣고 어떤 길인지 상상해가며 최고 속도로 드라이빙을 펼치기 위해 랠리 드라이버는 운전 기술뿐 아니라 소통의 능력도 필요로 한다. 2014년 WRC 포르투갈 랠리에서 드라이버 마틴 매크릭과 코드라이버 데이비드 모이니한. 2 코드라이버가 코스 정보를 기록한 페이스 노트. 3 드라이버와 코드라이버의 호흡은 이런 상황에서도 필요하다. 2013년 JWRC 스페인 랠리에서 손상된 차체를 응급 수리하고 있는 마이클 부리(왼쪽)와 가빈 모로(오른쪽). 4 랠리 개러지는 보통 천막으로 차려진다. 5 2012년 IRC 루마니아 랠리에서 2위를 차지한 드라이버 패트릭 플로던(오른쪽)과 코드라이버 고란 베르그스텐(왼쪽). 6, 7 일정이 뻘뻘한 탓에 랠리의 세러머니는 종종 밤에 치러지기도 한다.



가을 코스를 일러준다. 이를 페이스 노트라고 하며, 위의 문장을 잠깐 해석해보면 다음과 같다. "출발—100m 앞 왼쪽 2단계 커브—100m 앞 오른쪽 2단계 커브—200m 앞 직각 커브—100m 앞 오른쪽 4단계 커브—50m 앞 점프 후 오른쪽 2단계 헤어핀, 이때 커브를 가로지르지 말 것" 이처럼 드라이버는 코드라이버의 안내에 따라 바로 앞에 닥칠 커브나 돌발 상황을 미리 대비하면서 달린다. 혼자 운전하며 그냥 눈으로 보고 달리는 것보다 옆 사람의 안내를 들으며 달리면 훨씬 더 좋은 기록을 낼 수 있다. 재미있는 점은 보통 드라이버의 국적과 동일하거나 동일한 언어가 모국어인 코드라이버가 탑승한다는 것. 예를 들어 아무리 영어를 잘한다고 해도 그게 외국어인 사람과 모국어인 사람 사이의 소통에는 갭이 존재하기 때문이다. 물론 서킷 레이서도 무선을 통해 피트월에 있는 스태프와 교신을 하지만 그 내용과 소통의 속도는 전혀 다르다. 핀란드 출신의 F1 드라이버 키미 라이코넨이 2010년 처음으로 WRC에 도전했을 때 가장 힘들었던 점도 코드라이버의 페이스 노트에 적응하는 것이었다. 키미의 코드라이버도 핀란드 사람이었지만, 독불장군 같은 성격과 종종 '4차원을 의심하게 하는 행동'으로 유명한 키미의 경우 언어하기보다는 소통의 문제, 나아가 팀워크의 문제가 더 크지 않았을까 싶다.

할머니의 드리프트

키미 얘기가 나와서 말인데, 랠리에서 핀란드인에 대한 이야기를 빼놓을 수 없다. 레이스계에 전해지는 속설 중 하나는 "우승을 하려면 반드시 핀란드인을 추월해야 한다"는 게 있다. "핀란드에 가면 장 보러 가는 할머니가 자 일리톨을 씹으며 드리프트를 한다"는 이야기도 나온다. 흔히 핀란드 사람들을 플라잉 핀(Flying Finn)이라고 부르는 것도 같은 맥락이다. 그만큼 유난히 모터스포츠에 강한 민족이다. 올해 WRC 최상위 카테고리인 출전한 선수(15명) 중에서도 핀란드 국적이 세 명으로 가장 많다. 실제로 할머니가 드리프트를 하는지 확인할 길은 없지만, 아주 낯설 같지만 않은 것이, 핀란드에서 운전면허를 따려면 갑자기 튀어나오는 순록을 피하는 법, 눈길에서 차가 미끄러질 때 자세를 잡는 법 등의 까다로운 기술을 터득해야 하기 때문이다. 북극권에 위치한 지리적 환경 탓에 핀란드에서 안전하게 운전을 하려면 이 정도는 꼭 필요한 테크닉이라는 얘기가 더. 덕분에 인구 500만의 핀란드에서는 무려 17명에 달하는 각종 모

터스포츠 챔피언이 배출되어 인구당 챔피언 비율이 전 세계에서 가장 높은 나라다. 자동차 회사 하나 없지만, 열여섯 살짜리 소녀가 친구들과 다 찌그러진 볼보를 타고 산을 타고 내리는 것이 당연한 나라다. 전반적으로 랠리 드라이버 중에는 북유럽 국가 출신이 많지만 핀란드는 그중에서도 유난하다(그럼에도 프랑스 출신의 세바스티앵 리브가 아홉 번이나 WRC 챔피언을 차지한 걸 보면, 라틴 민족의 무자비함이야말로 타의 추종을 불허하는 모양이다). 서킷 레이스에 익숙한 사람들에게 랠리는 생소하며 복잡해 보이지만, WRC야말로 가장 인간적이고 호쾌한 레이스일지 모르나. 머플러에서 날카롭게 터지는 소리와 함께, 미끄러지고 붕붕 점프하고 진흙탕을 가르며 달리는 광경은 우리가 상상할 수 있는 모든 자동차 경주 모습의 모듬을 담고 있다. 심지어 과속했다고 벌금을 부과하는 레이스가 또 어디 있겠는가? 이거 하나만으로도 충분히 인간적이지 않나?!



A FESTA DO MOTOR EM PORTUGAL

포르투갈 랠리: 고난도 코스와 열혈 관중

지난 4월 초 2014 WRC의 네 번째 대회가 포르투갈 남부 알가르브에서 펼쳐졌다. 포르투갈 랠리는 기술적으로 어려운 코스인 데다가 관중이 열정적이기도 유명하다.

WORDS 권규혁 PHOTOGRAPHS 한국타이어, 셔터스톡, RALLYDEPORTUGAL.PT



1980년대 후반, 우리나라 땅에서 모터스포츠가 태동하던 무렵에는 제대로 된 자동차 경기장이 없어 영종도와 송도 등의 공터나 몽산포 해변에 특설 경기장을 임시로 만들어 레이싱을 펼치곤 했다. 포장 구간이 없는 오프로드 트랙이었던 만큼 여러 대가 한꺼번에 뒤섞여 달리는 것을 제외하면 랠리에 가까운 모습이였다. 당시 필자는 레이서는 아니었지만 레이싱팀에 가입해 자동차에 관해 많은 것을 배우고 경험하던 대학생이었다. 그때 팀원 한 분이 일본에서 구해온 VHS 비디오테이프 중에 1987년 WRC를 총정리한 것이 있었다.

여러 팀원이 한자리에 모여 그 테이프를 반복 재생하면서 이런 저런 이야기를 나누던 기억이 아직도 생생하다. 당시 국내에서 레이싱을 뛰던 차들은 기아 프라이드, 현대 엑셀/프레스토, 대우 르망을 비롯해 포니도 몇 대 있었던 반면 비디오 속에서 질주하던 차들은 란치아 델타 인테그랄레, 마쓰다 323, 폭스바겐 GTI, 르노 11 등의 그룹 A 랠리카들이었다. 그 비디오 중 가장 충격적인 장면은 그룹 N에 출전한 프라이버터-자동차 메이커의 이름을 달고 참가하는 워크스 팀 이외의 개인 자격으로 참가하는 팀—의 빨간 토요타가 코스 옆에 서 있던 관중들을 덮치는 화면이었다. 바로 포르투갈 랠리에서였다.



1,4 현재 포르투갈 랠리의 메인 스폰서는 유럽의 통신사 보다폰이다. 2 포르투갈 사람들의 랠리 사랑은 유난하다. 박진감 넘치는 뷰포인트인 오르막 헤어핀에서 조금이라도 더 가깝게 경기를 구경하기 위해 사람들이 몰려 있다. 3 포르투갈 랠리는 관중도 열혈이지만 코스 또한 만만치 않다. 뒤에서 달리는 선수들은 먼저 지나간 차량이 일군(?) 발고랑을 타야 하는 경우도 많다.

포르투갈 랠리는 항상 관중들을 통제하는 것이 쉽지 않아 드라이버들이 코스와 차의 컨디션뿐만 아니라 언제 발생할지 모르는 돌발 변수까지 신경 써야 한다는 면에서 상당히 부담이 큰 랠리다. 스페인의 팜플로나 사람들이 산 페르민 축제의 주요 행사인 '황소 달리기(Encierro)'를 즐기는 것처럼 이쪽 동네에서는 랠리를 구경하면서 모험을 즐기거나 한계를 시험하는 관중들이 많았다. 헤어핀을 돌기 위해 속도를 줄인(그래도 여전히 빠른) 랠리카에 손을 대는 것은 다반사였고, 달려오는 랠리카 앞으로 길을 건너는 사람도 종종 볼 수 있을 뿐만 아니라, 코스 한가운데 여러 명이 서 있다가 누가 제일 마지막에 피하는가 하는 치킨 게임을 벌이는 경우까지 있었다.

사실 1986년에도 포르투갈 랠리에서 요아킴 산토스가 모는 포드 RS200이 코스 가운데 서 있던 관중을 피하려다 스핀하면서 코스를 이탈해 길가 관중들을 덮쳐 네 명의 사망자를 비롯해 30명의 부상자를 냈다. 일반 도로를 달리는 랠리는 관중 통제의 어려움 또한 따를 수밖에 없다. 이 점에서 포르투갈 랠리는 다른 랠리에 비해 좀 더 어려움을 겪었을 뿐이다.

사실상 랠리는 자동차 레이스에서 가장 오래된 종목이다. 초기에는 자동차 경기장이 따로 있던 것이 아니라 일반 도로에서 성능을 겨루었으니 말이다. 랠리의 시초는 1894년 파리-루앙 구간에서 열린 이벤트를 꼽을 수 있다. 여기서는 실질적인 속도를 겨루기보다는 성능과 신뢰도, 연비 등을 종합해 심판단의 판정을 받아 승패를 겨루었으므로 그 이듬해인 1895년 6월 열린 파리-보르도-파리 레이스가 본격적인 모터스포츠의 시초라고 보는 견해가 많다. 1911년 몬테카를로 랠리가 처음 열렸고 그 이후 각 지역별로 랠리가 개최되며 인기를 끌게 되었다.

포르투갈에서의 모터스포츠는 1947년의 리스본 랠리를 필두로 20년 뒤인 1967년에는 포르투갈 랠리(정





확한 명칭은 Rally de Portugal)가 개최되기 시작했다. 1973년 FIA에 의해 WRC가 발족할 때 포르투갈 랠리도 당연히 포함되었다. 처음에는 포장도로와 비포장 구간이 섞인 코스였으나 현재는 전 구간 비포장 코스로 구성되어 있다. 포르투갈 랠리는 WRC에서도 기술적으로 난도가 높은 라운드에 꼽힌다. 노퍽이 좁고 노면도 거칠며 언덕에 가려 보이지 않는 코너인 블라인드 크레스트도 여기저기 산재해 운전 리듬을 찾기 힘든 코스다. 그로 인해 다른 랠리에 비해 페이스 노트의 정확성과 함께 드라이버와 코드라이버 간의 호흡이 더욱 중요하다.

비포장 노면의 토질도 찰흙(Clay)으로 이루어져 있는 곳이 많기 때문에 건조한 날씨에는 마찰계수가 높은 편이지만, 비가 오면 순식간에 아주 미끄러운 길로 변하는 등 갑작스러운 변화에 대처할 수 있는 운전 테크닉도 필수다. 앞서 언급한 것처럼, 고난도 코스 탓에 스펙터클한 사고도 종종 일어난다. 최근에도 2009년 아리아마티 라트발라가 몰던 포드 포커스가 코스를 이탈하며 벤투 아래로 200m나 굴러 떨어졌다(다행히 그와 코드라이버는 무사했다). 라트발라는 그 이후로도 올해를 포함해 포르투갈 랠리에서만 다섯 번의 사고를 겪었다. 2011년에 켄 블락도 세이크다운 중 벤투에 충돌 후 전복되는 사고를 내 본경기에 출전하지 못했다.

지난 4월 초에 열린 이번 시즌 포르투갈 랠리의 스타팅 세러머니는 이스토릴(Estoril)의 카지노 이스토릴 가든에서 열렸으며, 리스본 시내 임페리우 광장 앞에 마련된 3.27km 구간의 SS1을 시작으로 남부

지역 알가르브(Algarve)의 그라블 스테이지에서 본격적인 레이스가 열렸다. 티에리 누빌을 앞세워 10년 만에 WRC에 재도전한 현대자동차(Hyundai Shell World Rally Team)는 SS2, SS3, SS6에서 1위를 기록하며 이번 랠리에서 제조사 4위, 드라이버 6위를 기록했다. 랠리의 종착지로 시상식이 열린 곳은 알가르브 스타디움이었다. 2007년 이후 포르투갈 랠리는 현재의 알가르브 코스에서 큰 변동 없이 소소한 변화만 주는 식이었으나 내년에는 북부 지역에서 코스를 완전히 새로 짠다는 계획이다.

포르투갈 랠리의 출발지인 수도 리스본은 아름다운 자연환경 덕분에 세계에서 가장 아름다운 도시에 오르기도 한 관광 명소다. 1755년 대지진으로 도시 대부분이 파괴된 후 살아남은 건물들과 새로 조성된 신시가지가 공존하며 조화를 이루고 있다. 리스본의 중심은 로시우 광장 (Praça do Rossio)으로 더 잘 알려진 동 페드루 광장으로, 13세기 무렵부터 도시의 공식 행사와 공연 등이 열리곤 했다.

다양한 관광 자원 중 유네스코 세계 문화유산으로 지정된 벨렘 탑(Torre de Belem)과 제로니무스 수도원(Mosteiro dos Jerónimos)은 리스본에서 빼놓을 수 없는 명소다. 리스본은 테주 강 하구에 건설된 도시로, 강과 바다(대서양)가 만나는 지점에 지어진 벨렘 탑은 그리 높지는 않지만 해 질 무렵 강가에 앉아 바라보고 있으면 마치 물 위에 떠 있는 궁전 같아 보인다고 한다. 이곳은 원래 인도·브라질 등으로 떠나는 배가 통관 절차를 밟



RALLY PASS

지난 봄 알가르브 산길에 피어오른 먼지는 모두 가라앉았지만, 내년에 포르투갈 관광을 겸해서 랠리 관전에 나설 마니아를 위한 팁. 2014 포르투갈 랠리 패스는 175유로(약 25만원)였다. 폐쇄된 서킷에서 치르는 것이 아닌 랠리는 사실상 산중턱에 걸터앉아 자유롭게 구경할 수도 있는 만큼 유료 패스는 리스본 VIP 그랜드스탠드(SS1)에서의 관전을 비롯해 매일 익스클루시브 존과 레스토랑 입장 및 주차 허용, 서비스 파크에 마련된 VIP 텐트 입장 등의 특권을 제공한다. 그밖에 도시락과 1일 관광이 추가된 투어 패스는 250유로(약 35만원)이고, 여기에 30분의 헬기 탑승 기회가 추가된 투어-헬리 패스는 750유로(약 106만원)다.



1 알가르브의 해변. 2 알가 세쿠의 해식 동굴. 3 적지 않은 수의 관중들이 코스 군데군데에서 경기를 관전한다. 4 파루의 고즈넉한 구시가 지 골목길. 5 랠리의 특성상 좁은 동네 골목길을 통과하기도 한다. 올 시즌 WRC 포르투갈 랠리 우승컵은 폭스바겐 모터스포츠 팀의 세바스티앵 오지에가 가져갔다. 6 유네스코 세계 문화유산으로 지정된 리스본의 벨렘 탑.

던 곳이다. 한편으로는 탑의 형상이 귀부인의 모습과 닮았다고 해서 '테주 강의 귀부인'이라고 부르기도 한다. 포르투갈 랠리 SS1 코스였던 임페리우 광장 너머에는 제로니무스 수도원이 있다. 포르투갈을 해양 강국으로 만든 엔리크(Henrique) 왕자가 지은 교회 터에 16세기 초 바스쿠 다 가마의 인도 항로 발견을 기념해 건설한 것이다. 인도 항로를 통해 포르투갈의 국부가 쌓이고 국력이 신장되었던 덕분에 바스쿠 다 가마를 시대를 초월한 국가 영웅으로 받들고 있다. 리스본에 바스쿠 다 가마와 관련된 건물이 많은 것도 그런 이유다. 대항해 시기에 신대륙에서 들어온 막대한 재화를 가지고 세운 제로니무스 수도원은 16세기에 만든 건물과 19세기에 만든 건물 두 동으로 이루어져 있으며 마누엘 양식의 건물 중에서는 가장 웅장하면서도 화려하다.

리스본까지 갔다면 유럽의 땅 끝 마을인 카부 다 호카(Cabo da Roca)도 가볼 만하다. 리스본에서 해안도로를 따라 여유 있게 달려도 1시간이 채 걸리지 않는 이곳은 포르투갈의 서쪽 끝이자 유라시아 대륙이 끝나는 곳이다. tvN <꽃보다 할배>에도 등장했고, 간혹 CF의 배경지로도 사용된다.

본격적인 랠리 코스(SS2~SS16)가 조성된 남부 알가르브 지역에도 구경할 만한 곳이 많다. 작은 여촌인 카르보 에이루(Carvoeiro) 외곽 지역에는 해안을 따라 늘어선 기암괴석으로 유명한 알가 세쿠(Algar Seco)가 있다. 수천 년 동안 비바람과 파도가 빚어낸 조각품으로 많은 관광객과 사진가들이 찾는 곳이기도 하다. 바위의 광물 함유량에 따라 노란색을 바탕으로 붉은색과 테라코타 색을 띠는 색상 변화와 함께 자연이 형성한 다양한 모습의 바위와 동굴을 살펴볼 수 있다.

타비라 섬(Ilha de Tavira)은 알가르브에서 가장 아름다운 바닷가로 알려져 있다. 11km의 해안선을 따라 길쭉하게 생긴 섬인데, 홍학(Flamingo)을 비롯한 다양한 새들을 볼 수 있어 일광욕과 해수욕은 물론 조류 관찰이 취미인 관광객들이 즐겨 찾는 곳이다. ㄸ



다양한 레이싱 타이어. (위에 서부터) 벤틀스 R203, F201, Z205, F200, 맨 아래는 서킷 (DTM) 타이어다.

MIU
2



랠리는 타이어

ADAPT ANY SURFACE

랠리카는 아스팔트 빗길에 비교할 수 없는 미끄러운 진흙탕을 쓴살같이 달리고 부메랑처럼 헤어핀을 돈다. 이게 다 타이어 덕분이다.

WORDS 유정석 ADVICE 차용호(한국타이어 중앙연구소) PHOTOGRAPHS 최민석 ILLUSTRATION G.L.M.W

당신이 더 좋은 소리를 듣기 위해 단 하나를 바꾸고 싶다고 충고를 청하면, 오디오파일(Audiophile)은 '스피커'라고 말할 거다. 거창한 컴퓨터 오디오에만 해당하는 얘기가 아니다. 스마트폰이 휴대용 음악 재생 기기의 표준이 된 이래, 좀 더 좋은 소리를 듣고 싶다면 일단 싸구려 이어폰부터 집어 던져야 한다. '내 귀는 소중하니까' 이러면서 뒷면을 카본 플레이트로 마감한 아스텔앤켄의 278만원짜리 포터블 하이파이를 사서 스마트폰 상자에 들어 있던 이어폰을 꽂아 쓰는 행위는 그냥 '바보 인증'이거나 '돈지랄'일 뿐이다. 그 돈의 10%로 보스나 젠하이저나 UE의 이어폰을 사서 지금 쓰는 스마트폰에 꽂아 음악을 들으면 더 나은 결과를 얻을 수 있다.

직접 귀에 닿는 소리를 만들어주는 최종 단말의 중요성이 그처럼 크다는 의미다. 모터스포츠에서도 일견 유사한 면이 많다. 바로 타이어다. 살아 있는 WRC의 전설 세바스티앵 르브에게 승용차 타이어를 주고 또 다른 세바스티앵(오지)에게는 제대로 된 랠리 타이어를 끼워줬다면 어떻게 됐을까? 물어보나마나 오지에가 타이틀을 차지했겠지. 아, 실제로 지난해 WRC 챔피언은 오지에였지만, 그건 타이어 때문이 아니라 2004년부터 9년 동안 챔피언을 먹고 배가 부른 르브가 부분 참가를 선언한 덕분—13개 랠리 중 네 개에만 출전—이었다.

오해 없기를. 타이어가 '중요'하기는 하지만 '전부'는 아니다. 당신에게 랠리 타이어를, 오지에에게는 승용차용 타이어를 준다고 해서 당신이 오지에를 이길 수 있을 것 같은가? 당신과 오지에의 차이는 랠리 타이어와 승용차용 타이어의 간극보다 훨씬 크다. 아예 당신에게 오지에의 랠리카(폭스바겐 폴로R WRC)를 통째로 주고 오지에게는 당신의 산타페에 태운들 결과는 마찬가지일 것이다. 그러나 르브와 오지에, 또는 오지에와 티에리 누빌 정도의 차이라면 타이어의 성능에 따라 포디움의 높이가 판가를 날 수도 있다.

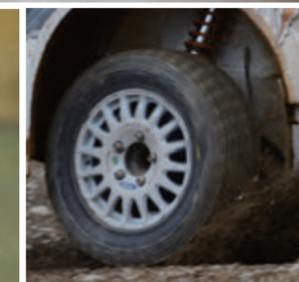
WRC에 출전하는 랠리카는 랠리 레이스 전용의 타이어를 사용한다. 서킷이든 랠리든 레이싱 타이어는 일반 승용차를 위한 타이어와 생김새가 비슷할지라도 아예 설계부터 천양지차다. 사이드월 에 돌출해있어 적혀 있는 'For Competition Use'라는 문구가 괜한 게 아니다. 무엇보다 승용차 타이어와 레이싱 타이어는 성능 추구 방향, 즉 목표점 자체가 다르다. 승용차 타이어가 승차감,

노이즈, 핸들링, 브레이킹, 내구성의 토털 밸런스를 추구한다면 레이싱 타이어는 핸들링과 브레이킹, 즉 접지력에 초점이 맞춰져 있다.

타이어의 가치 덕목을 원의 테두리에 늘어놓고, 승용차 타이어가 추구하는 성능 지향점을 방사형 그래프로 그리면 아마 별(☆)처럼 보일 거다. 오늘날 승용차 타이어는 만능이자 팔방미인인니까. 이에 비해 잘해야 돌, 또는 한 가지 목표만 들입다 파고드는 레이싱 타이어는 가위나 검처럼 보일 거다.

"특히 승차감과 노이즈는 레이싱 타이어에서 가장 무시당하는 요소입니다." 한국타이어 중앙연구소에서 랠리 타이어를 개발하는 차용호 과장은 레이스 드라이버에게서 승차감이 좋다는 소리 따위는 듣고 싶지 않다. 보통 직설적인 화법을 구사하는 드라이버들은 이렇게 말하곤 한다. "영덩이로 느껴지는 편안함? 개나 쥐버려. 더 빨리 달릴 수 있다면 꼴이 흔들리고 이가 덜컹거리도 상관없으니까." 물론 레이싱 타이어도 내구성을 필요로 한다. 접지력(코스 기록 단축)과 내구성(타이어 교체 시간) 사이에서 어느 정도 타협을 본다는 의미. 다만 레이싱 타이어의 세계에서 내구성이란 일반 승용 타이어처럼 1만, 2만km를 보는 게 아니라 100, 200km를 따진다. 단위가 다르다는 얘기다.

얼마나 빠른 스피드로 코너를 돌 수 있게 하느냐. 레터럴(Lateral) 그립을 1% 더 끌어올릴 수 있다면 혼이라도 팔겠다(설마!) 타이어 엔지니어가 바라보는 세계는 드라이버의 그것과 다르지 않다. 코너링, 코너링, 코너링. 레이싱 타이어의 가치는 이 한 단어로 귀결된다. 코너를 지배하는 자가 레이스를 지배하고, 코너링 스피드를 결정하는 것은 타이어다. 횡가속도로 표현되는 코너링 능력을 비교하면 승용차가 대략 0.6g, 스포츠카 소리를 듣는 차라면 대략 0.8g, 일반 레이스카가 1~1.5g 정도다. 이번 호 40페이지에 실린 페라리 458 스페치알레의 횡가속도는 1.33g이고, 아예 다른 세계인 F1 레이스카는 4g에서 최대 5g를 넘나든다. 횡가속도 면에서 랠리카도 일반 레이스카의 범주에 든다. 다만 랠리 타이어는 서킷과 비교할 수 없을 만큼 가혹한 사용 환경에서 버텨야 한다. 발고랑 같은 흙길과 모굴(Mogul)을 타고 넘어며 점프를 밥 먹듯 하고 돌덩이를 밟는 일쯤은 숨 쉬듯 한다. 타이어 터지는 일도 병가지상사, 아니 '랠리지상사'다. 지난 4월 WRC 포르투갈 랠리에서는 아예 휠이 깨져버린 차가 있었을 정도.





1

1 타이어 패턴 비교, (위에서부터) 벤투스 R203, R201, Z205, F200, 2 건조한 포장도로 서킷에서 최상의 성능을 선사하는 DTM용 슬릭 타이어(벤투스 F200), 3 최신 랠리 트렌드에 걸맞게 드라이/웨트 공용 패턴이 새겨진 비대칭 타맥 랠리 타이어(벤투스 Z205), 4 비포장 흙길은 물론 습지대, 자갈길에서도 킥잉 효과(Kicking Effect)를 보장하는 그래블 랠리 타이어(벤투스 R201), 5 부드럽고 무른 노면이나 젖은 비포장도로를 포함한 노면 적응성이 뛰어난 WRC용 비대칭 그래블 랠리 타이어(벤투스 R203).

따라서 같은 레이싱 타이어라고는 해도 랠리 타이어와 서킷 타이어는 가치 방향이 다르다. 서킷 타이어의 '내구성'이라고 하면 보통 접지력과 관계가 깊은 마모도만을 가리키지만, 랠리 타이어의 내구성은 접지 내구력은 물론 타이어 자체의 강성까지 포함한다. 아래 사진 속의 R201이나 R203 랠리 타이어의 사이드월에 승용차나 서킷 타이어에서 볼 수 없는 굵은 주름이 잡혀 있는 것도 그 때문이다. 나아가 랠리 타이어는 런플랫 기술까지 적용된다. 그리고 고도 타이어가 터지고 찢어지는 게 랠리다. 세바스티앵 뢰브 또한 WRC 데뷔 초기에 타이어가 터지고 벗겨져 활만 남은 차량으로 스테이지를 마치고公道 구간(RS)에서 경찰에게 붙들린 적이 있다. 그만큼 랠리의 주행 환경은 가혹하고 원초적이다. 아, 뢰브는 어떻게 됐느냐고? 경찰이 딱지를 끊고 단독 주행을 금지하는 대신 서비스 파크까지 에스코트를 해줬다는 아름다운 결말.

접지력과 내구성이라는 서로 모순되는 가치를 추구해야 하는 랠리 타이어는 그래서 만들기 어렵지만 덕분에 노면 적응성은 대단히 뛰어나다. 아스팔트 포장도로에서부터 진흙탕까지, 상상할 수 있는 모든 종류의 땅바닥을 달랠야 하는 랠리 타이어 중에서도 특히 그래블(Gravel) 타이어는 어떤 길든 커버하는 성능을 지녀 '애니 서피스(Any Surface)'라는 표현이 딱 들어맞는다(현실적으로는 같은 컴파운드의 타이어에 패턴을 달리하는 등의 개입을 통해 특정 노면 조건에 최적의 타이어로 변신시키고는 한다). 적응성이 우수하다는 것은 모든 노면에서 최상의 접지력을 발휘한다는 뜻이 아니다. 커버할 수 있는 노면 상태의 범위가 서킷에 비해 더 넓다는 뜻일 뿐이다.

WRC의 타이어 규정은 랠리마다 다르다. 각각의 랠리가 독립적인 대회 성격과 갖고 있기 때문이다. 예를 들어 WRC의 대표 코스로 일컬어지는 몬테카를로 랠리는 두 가지 패턴을 포함해 최대 네 가지 타이어를 엔트리에 올릴 수 있다. 신고하지 않은 타이어를 끼우면 규정 위반이다. 타이어 디렉터로 몬테카를로에 참가한 차 과장은 타맥(Tarmac)과 스노타이어를 각각 2종씩 선택했다. 타맥으로는 컴파운드를 달리한 소프트와 슈퍼소프트였고, 스노타이어는 컴파운드와 패턴은 같지만 스티드와 난스드였다. 몬테카를로 랠리는 유달리 타이어 선택이 어려운 스테이지들이 섞여 있고 날씨 변화의 폭이 커서 '타이어 랠리'라고 부를 정도. 차

과장이 선택한 난스드 스노타이어는 때로는 웨트, 심지어 드라이까지 어느 정도 커버할 수 있는 패턴이 적용된 녀석이었다. 포르투갈 랠리도 타이어에 특히 가혹한 코스로 이름이 높다. 경치는 아름답고 관중의 열기도 후끈하지만, 드라이버와 엔지니어들은 타이어 매니지먼트와 전략에 골머리를 썩인다. 타이어 작전은 경기에 임하기 전부터 시작된다. 포르투갈 랠리의 경우 7개 섹션으로 총 40개의 타이어 리스트를 제출할 수 있다. 그중에서 실제 경기에 사용할 수 있는 것은 24개다. 타이어 숫자만 봐도 랠리에서의 타이어 전략은 서킷에서의 고민에 비할 바가 못 된다. 서킷 타이어는 드라이와 웨트 두 가지일 뿐이고 노면은 균일한 포장도로에 젖은 상태가 추가될 수 있다. 선택지가 몇 가지에 불과한 서킷과 달리 랠리는 노면 조건과 타이어의 종류를 곱하면 경우의 수가 수십 가지에 달한다. 포장도로, 브릭로드, 자갈길, 단단한 흙길, 부드러운 흙길이 있을 수 있고 여기에 각각 눈, 모래, 먼지, 비가 추가될 수 있다. 구절양장에서부터 급경사까지, 도로 형태도 가지가지다. 심지어 날씨에 따라 눈길도 진흙탕으로 변하거나, 단 10km 구간에 여러 가지 상태의 노면 조건이 혼재하기도 한다.

예를 들어 한 스테이지에 드라이, 스노, 드라이 코스가 잇달아 펼쳐진다고 해보자. 무엇을 택하고 어떤 것을 포기해야 할지 고민에 빠질 수밖에 없다. 이럴 때 스페어타이어 전략을 적극 활용하기도 한다. WRC는 랠리카에 스페어타이어를 두 개까지 실을 수 있다(한 개만 가져가거나, 안 가져가도 그만이다). 그래서 드라이 코스가 끝나면 전문만 스노타이어로 바꿔 끼우고, 스노 코스를 주행한 후 다시 드라이 타이어로 바꿔 끼우는 전략을 쓸 수도 있다. 스노 코스에서 컨트롤이 어렵겠지만 그 정도는 드라이버의 실력으로 커버해야지.

6월 첫째 주에 치러질 이탈리아 사르데냐 랠리에 타이어 엔트리를 제출하기 위해 다시 책상머리로 돌아가야 하는 차 과장을 붙들고 물었다. 접지력이 최하인 노면은? "다져진 흙길 위에 고운 먼지가 덮인 노면이에요." 이번에 다녀온 포르투갈 랠리 코스도 이런 데가 많았다고 고개를 절레절레 흔들며 그가 덧붙였다. "여기에 비까지 내리면 그야말로 최악이죠." 진흙을 튀기며 그런 길을 쓴살같이 달리는 랠리카의 네 발에는 등직한 랠리 타이어가 끼워져 있다. ㅁ



2

3

4

5

LANDING AREA

190/650R15 NEW R203 GROOVE DETAIL DWG.	
070919-G3	MIU LAB
* GRAVEL RALLY USE (LEFT/RIGHT SIDE)	
* 42" AL. SECTIONAL MOLD	

HANKOOK VENTUS

R203 RALLY

INSIDE

OUTSIDE

UPPER MOLD

LOWER MOLD

RIGHT

LEFT

← ROTATION

BEGAN THE GAME

대부분 경기들이 시작하는 5월 서킷의 열기는 그 어느 때보다 후끈 달아올랐다. 게다가 올해는 한국타이어가 후원하는 F3 경기까지 볼거리가 더욱 다양해졌다. 이미 시작한 경기에서 1라운드부터 두각을 드러내는 선수들이 속속 포착되고 있다. 하지만 아직 우승 후보를 속단하기엔 이르다.

WORDS 구본진 ILLUSTRATION 김란, 골수



MIU
H

SUPERSTARS INTERNATIONAL SERIES

국내에는 잘 알려지지 않았지만 이탈리아에서 열리는 최고의 모터스포츠 대회 중 하나. 3800cc 이상의 슈퍼카들이 이탈리아, 체코, 영국, 벨기에 등을 돌며 경기를 치르는 투어링카 챔피언십이다.

미정

WRC

WRC는 1973년도에 시작된 세계에서 가장 도전적인 모터스포츠 대회다. 포장도로부터 비포장도로, 빙판길 등 달릴 수 있는 곳은 가리지 않고 달린다. 11개월 동안 13개국을 돌며 각 경주로 얻은 점수를 합산해 우승자와 팀을 가린다.

- 6 Round 6월 5~8일 Rally d'Italia Sardegna
- 7 Round 6월 26~29일 Lotos Rally Poland
- 8 Round 7월 31일~8월 3일 Neste Oil Rally Finland
- 9 Round 8월 22~24일 ADAC Rallye Deutschland
- 10 Round 9월 12~14일 Coates Hire Rally Australia
- 11 Round 10월 3~5일 Rallye de France-Alsace
- 12 Round 10월 24~26일 RallyRACC-Rally de Espana
- 13 Round 11월 14~16일 Wales Rally GB

DTM

DTM은 세계 3대 투어링카 경주 대회 중 하나로 탄탄한 기술력을 바탕으로 세계 자동차 시장에서 선전하고 있는 메르세데스-벤츠, 아우디, BMW가 동일 사양의 차로 속 약하는 레이스를 펼친다. 올해는 새로운 2014년형 BMW M4, AUDI RS5, DTM Mercedes AMG C-Coupe 식 대의 레이싱카로 자웅을 겨룬다.

- 2 Round 5월 18일 Motorsport Arena Oscherleben
- 3 Round 6월 1일 Hungaroring Budapest
- 4 Round 6월 29일 Norisring
- 5 Round 7월 13일 Moscow Raceway
- 6 Round 8월 3일 Red Bull Ring Spielberg
- 7 Round 8월 17일 Nürburgring
- 8 Round 9월 14일 Lausitzring
- 9 Round 9월 28일 Guangzhou
- 10 Round 10월 19일 Hockenheimring Baden-Württemberg

FIA FORMULA 3 EUROPEAN CHAMPIONSHIP

F1으로 가기 위한 자격을 얻을 수 있는 등용문. 유럽, 영국, 스페인 등에서 열리는 F3 대회 중 최고로 손꼽힌다. 이미 이르통 세나, 알랭 프로스트, 미하일 슈마허, 미카 하키넨 등 자동차 레이스 역사에 길이 남을 영웅들을 배출했다.

- 4 Round 5월 30일~6월 1일 Hungaroring
- 5 Round 6월 20~22일 Spa-Francorchamps
- 6 Round 6월 27~29일 Norisring
- 7 Round 7월 11~13일 Moscow Raceway
- 8 Round 8월 1~3일 Red Bull Ring
- 9 Round 8월 15~17일 Nürburgring
- 10 Round 10월 10~12일 Imola
- 11 Round 10월 17일~19일 Hockenheim

CJ SUPERRACE CHAMPIONSHIP

가수 김진표, 배우 류시원, 안재모의 출전으로 더욱 많은 주목을 받고 있는 CJ 슈퍼레이스 챔피언십. 지난 4월 20일에 1라운드를 성황리에 마쳤다. 김진표가 6000만 10위로 1포인트를 획득해 팬들에게 많은 사랑을 남긴 경기였다.

- 2 Round 5월 23~25일 상하이 인터내셔널 서킷
- 3 Round 6월 6~8일 상하이 티엔마 서킷
- 4 Round 8월 1~3일 오토폴리스 서킷
- 5 Round 8월 21~24일 영암 코리아 인터내셔널 서킷
- 6 Round 9월 13~14일 태백 레이스파크
- 7 Round 10월 11~12일 영암 코리아 인터내셔널 서킷
- 8 Round 11월 1~2일 영암 코리아 인터내셔널 서킷

KOREA SPEED FESTIVAL

제네시스 쿠페, 벨로스터 터보, 이반떼 MD, 기아자동차 K3 Koup 차량의 국내 유일 월메이크 레이스. 일반인도 참가 자격만 갖추면 누구나 참여할 수 있다.

- 1 Round 7월 4~6일 송도 도심 서킷
- 2 Round 7월 26~27일 영암 코리아 인터내셔널 서킷
- 3 Round 8월 16~17일 미정
- 4 Round 9월 20~21일 영암 코리아 인터내셔널 서킷
- 5 Round 10월 18~19일 영암 코리아 인터내셔널 서킷
- 6 Round 11월 8~9일 영암 코리아 인터내셔널 서킷

FORMULA DRIFT

롱 비치에서 치러진 1라운드 경기에서 크리스 포스버그가 우승을 차지했다. 그는 2004년부터 지금까지 매해 출전하면서 '아이언 맨'이라는 별명을 얻었다. 공식 드리프트 경기에서 최다 우승한 드라이버이기도 하다.

PRO CHAMPIONSHIP

- 3 Round 5월 30~31일 Homestead-Miami Speedway, Homestead, FL
- 4 Round 8월 20~21일 Wall Speedway, Wall, NJ
- 5 Round 7월 18~19일 Evergreen Speedway, Monroe, WA
- 6 Round 9월 12~13일 Texas Motor Speedway, Fort Worth, TX
- 7 Round 10월 10~11일 Irwindale Speedway, Irwindale, CA

OTHER SCHEDULES

- ASIACHAMPIONSHIP
- 2 Round 7월 5~6일 Fuji Speedway, Japan
- 3 Round 10월 18~19일 Sydney Motorsport Park, Australia

NEW ZEALAND V8 SUPERTOURERS

2012년 첫 대회부터 한국타이어가 후원하고 있는 뉴질랜드 V8 슈퍼투어러스는 7000cc 575마력의 프로토타입 자동차들이 뉴질랜드 내 서킷을 돌며 총 7라운드를 펼친다.

- 5 Round 9월 6~7일 Taupo Motorsport Park
- 6 Round 11월 1~2일 South Island
- 7 Round 11월 28~30일 Pukekohe



STEER

물 위의 포물러 원 F1 POWERBOAT WORLD CHAMPIONSHIP

F1과 물(H₂O)의 조합. 220km/h의 속도로 시원하게 물살을 가르며 F1H₂O는 인쇼어 레이싱의 최고봉이다.

WORDS 안준하 PHOTOGRAPHS F1H2O.COM

자동차 경주가 모터스포츠의 전부는 아니다. 위키백과(Wikipedia) 한국어판 '모터스포츠' 항목에는 달랑 한 줄로 "자동차를 이용한 스포츠"라고 잘못 설명돼 있다. 오히려 표준국어사전에는 "모터로 움직이는 차량 또는 보트로 속도·시간·거리·성능 따위를 겨루는 경기를 통틀어 이르는 말"이라고 조금 더 상세하게 나온다. 사실 가장 정확한 것은 모터스포츠의 수단을 "동력화한 탈것(Motorised Vehicles)"이라고 명기한 위키 영어판이다.

가장 대중적이고 흔하게 접할 수 있는 것이 자동차 경주라서 그럴겠지만, 어쨌든 '모터스포츠=자동차 경주'는 아니다. 두 단어의 의미 범위는 등식이 아니라 부등식이고, 좌항이 우항을 포함하는 더 큰 집합이다. 따라서 '모터스포츠' 자동차 경주' 또는 '모터스포츠>자동차 경주'로 표현할 수 있다. 실제로 모터스포츠 중에는 지난 호에 소개한 에어 레이싱도 있고, 에어쿠션으로 공중 부양하는 호버크래프트로 펼치는 경주도 있고, 눈밭에서 진행되는 스노모빌 레이싱도 있고, 엔진과 프로펠러를 배낭처럼 짊어지고 패러글라이더에 매달려 비행하는 경기도 있고, 심지어 4륜 모터사이클 비슷하게 생긴 대형 잔디깎이 기계를 타고 달리는 론모워(Lawnmower) 레이싱도 있다. 국어사전에 나오든 모터보트 경기는 말할 것도 없고.

FIA(국제자동차연맹)가 F1과 WRC 등의 대회를 열듯 가장 규모가 크고 인기 있는 모터보트 레이싱을 주관하는 단체는 UIM(국제파워보트협회)이다. 자동차 레이싱을 구분하는 기준이 여럿 있지만 크게 서킷과 랠리로 나누는 것처럼 모터보트 레이싱 또한 오프쇼어(Offshore)와 인쇼어(Inshore)로 가를 수 있다. 근해에서 치르는 오프쇼어 레이싱의 최고봉은 '클래스1 월드 파워보트 챔피언십'이고, 내해에서 치르는 인쇼어 레이싱의 최고봉은 'F1 파워보트 월드 챔피언십'이다. 이때 내해란 의미 그대로 강과 호수뿐 아니라 만과 부두 등 어느 정도 폐곡선으로 둘러싸인 수면을 포함한다.

F1 파워보트 월드 챔피언십은 UIM이 주관하고 H₂O 레이싱이 주최하기 때문에 흔히 F1H₂O라고 부른다. 이름도 그렇지만 매년 전 세계를 돌며 여러 도시에서 치르는 경기 방식 또한 F1 그랑프리와 흡사하다. 엄청난 속도 경쟁이라는 점도, 체중의 몇 배나 되는 중력가속도를 받는다는 점도 같다. 물론 다른 면이 더 많다. 예컨대 레이싱카와 달리 모터보트는 변속기와 브레이크가 없다. F1H₂O의 파일럿은 코스를 이탈해도 벽에 부딪칠 염려는 없지만 다른 보트와 충돌 사고가 났을 때 물에 빠져 죽을 위험이 있다.

물 위에서 치러지는 포물러 원, F1H₂O의 면면을 관람하시길.



WORLD SERIES

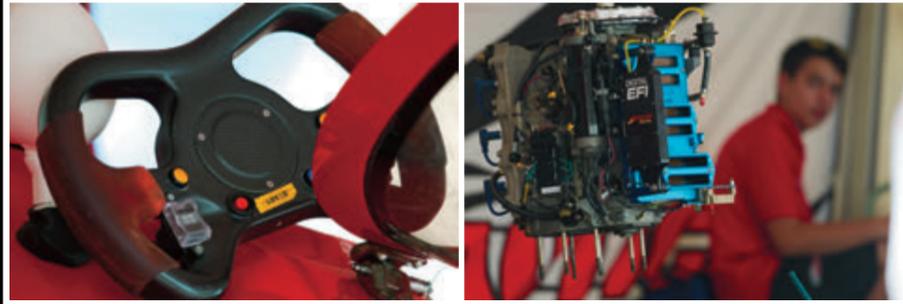
모터보트 레이싱의 역사는 1903년으로 거슬러 올라간다. 1960년대 초에 이미 오늘날과 같은 카타마란 형태의 경기정으로 치르는 레이싱이 열렸고, 정밀한 규정과 경기 시스템을 확립한 UIM이 F1 파워보트 대회를 개최하기 시작한 것은 1981년부터다. F1H₂O는 육상 F1처럼 세계 각국을 돌며 매년 5~8개의 그랑프리가 치러지는데, 수상 모터스포츠인 만큼 개최지는 당연히 바다에 면해 커다란 만을 가졌거나 강과 호수를 끼고 있는 등 넓은 수면을 가진 도시들이다. 2010년대 들어서는 포르투갈(포르티마오), 러시아(상트페테르부르크), 타타르스탄(카잔), 브라질(브라질리아), 우크라이나(키예프), 중국(류저우, 리니, 선전), 카타르(도하), 아랍 에미리트(아부다비, 샤르자) 등의 국가에서 치러졌다. 2014년 시즌에는 이중 도하, 키예프, 류저우, 아부다비, 샤르자에서 다섯 개의 그랑프리가 열린다.





THE BOATS

F1H2O의 경기장은 길이 6m, 폭은 2.1m 이내여야 한다. 탄소섬유와 케블라로 제작되는 선체는 118kg의 엔진을 포함해도 무게가 390kg으로, 파일럿과 규정에 따른 안전 장비를 더한 경기 중량은 500kg에 불과하다. 카타마란(쌍동선처럼 두 개의 터널 형 구조로, 선체 아래에 에어쿠션 효과가 발생하기 때문에 고속 주행 시의 최소 흡수는 10cm 이하에 불과하다. 조박한 선체 앞에는 콕피트가, 공무니에는 아웃보드 엔진이 장착된다. 1만rpm 이상에서 425마력을 뿌리는 머큐리 마린의 V6 2.5ℓ 2행정 엔진에 연결된 4~5엽 스크루를 회전시켜 정지 상태에서 4초 만에 시속 100마일(=161km/h)에 도달할 수 있다. 레이스 중의 평균 속도는 220km/h 이상이고, 헤어핀 코너에서 최고 150km/h의 속도로 회전할 때의 중력가속도는 최대 4.5g에 달한다. 최고 속도는 240km/h 이상, 연료 소모율은 시간당 최대 120ℓ다.





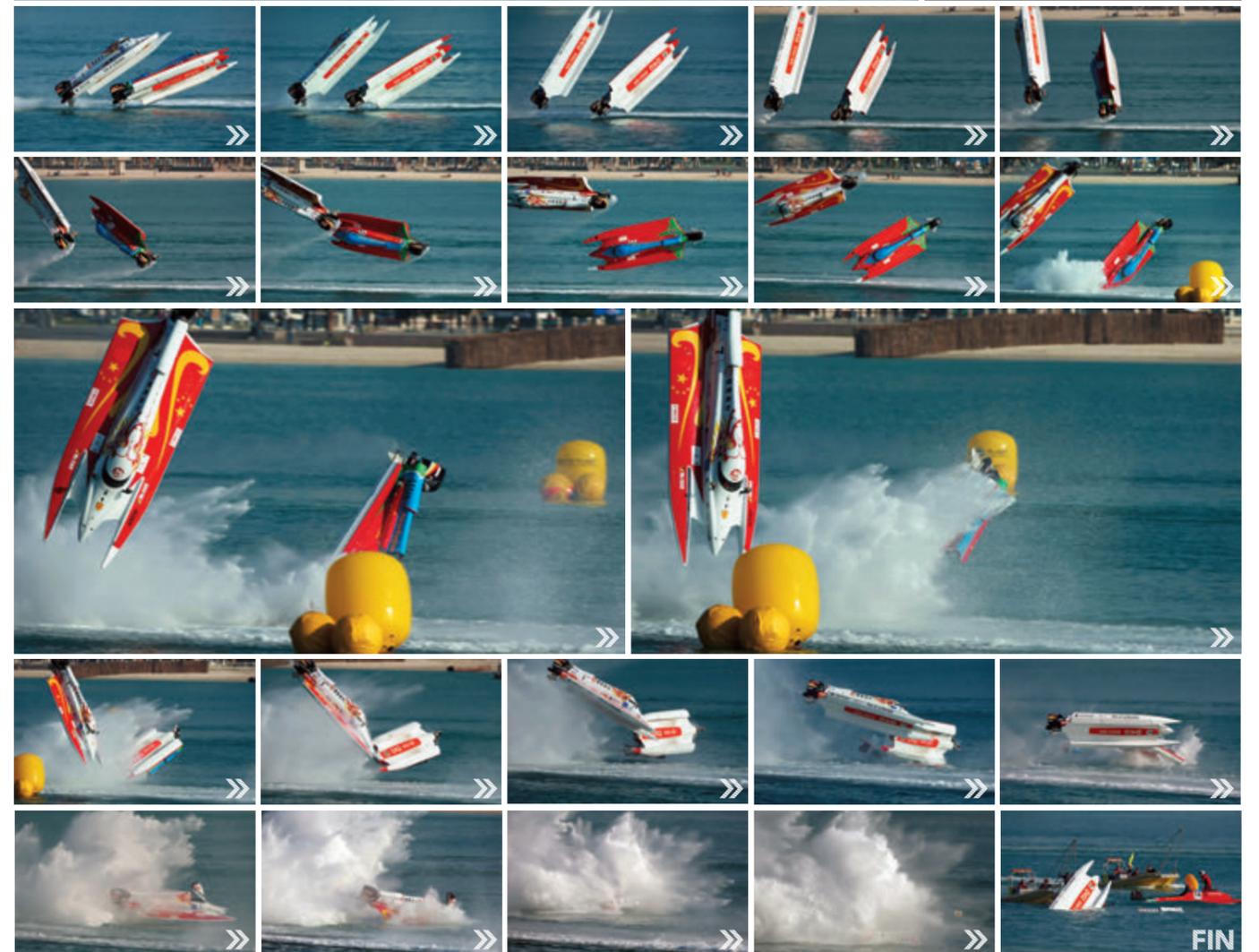
RACE FORMAT

F1H2O의 수상 서킷은 여러 개의 부이(Buoy)를 띄워 코스를 구성하며, 전체 길이는 각 대회마다 다르지만 보통 2km쯤 된다. 서킷은 적어도 하나 이상의 긴 직선 구간을 포함해야 하며, 여러 개의 코너는 대부분 좌회전이지만 한 두 개 정도는 우회전 코너로 설계된다. 개별 그랑프리에 출전할 수 있는 보트는 최대 24척이며 타임 트라이얼을 통해 최고의 랩타임을 기록한 선수가 가장 좋은 1번 그리드를 배정받는다. 전체적으로 뒤로 길게 배치되는 육상 F1의 그리드와 달리 F1H2O의 그리드는 가로로 길게 배치되며, 번호가 커질수록 첫 코너까지의 거리가 길어진다. 레이스 타임은 대략 30분으로, 최대 45분을 넘지 않게끔 코스가 설계된다. 레이스 종료 후 팬 서비스 차원을 겸해 두 번의 랩을 더 돌며 안전하게 발착장으로 귀환한다. 개별 그랑프리에서 1등 20점에서부터 10등 1점까지 배점되며, 시즌 전체의 점수를 합산해 챔피언을 가린다.



SAFETY

선행 보트가 흘려버린 물보라 때문에 후행 보트의 드라이버들은 종종 아무것도 안 보이는 상태에서 최고 속도로 달리고 한다. 충돌에 의해 보트가 뒤집히거나 엔진 화재가 번져 가라앉는 경우를 대비해 콕피트에는 200ℓ 용량의 에어백이 설치돼 있다. 자동차용 에어백과 다른, 일종의 구명조끼와 같은 역할을 하는 에어백은 구조팀이 도착할 때까지 파일럿의 머리가 수면 위에 떠 있을 수 있도록 도와준다. 콕피트에는 또한 에어백이 전개되지 않거나 캐노피가 닫힌 상태로 가라앉을 때를 대비해 스쿠버다이빙들이 사용하는 것과 흡사한 공기 호흡기도 장착돼 있다(F1H2O 파일럿 라이선스를 따기 위해서는 침몰하는 보트의 콕피트에서 탈출하는 테스트를 통과해야 한다). 1990년대 후반에 콕피트 좌우에 고탄성 소재로 만든 세이프티 크래시 박스를 부착하는 것이 의무화됐다. 육상 F1에서와 마찬가지로 F1H2O의 파일럿 또한 머리와 목을 지지하는 한스(HANS: Head and Neck Support) 장치를 착용해야 한다. μ



FERRARI 458 SPECIALE PERFECT TOY FOR TRACK DAY

캠리처럼 다루기 쉽고 고분고분하다가도 트랙 모드로 전환하면 V8 엔진은 9000rpm을 향해 치솟는다. 기어 박스는 느낄 새도 없이 빠른 속도로 변속하며 카본 브레이크는 체액을 게워낼 것처럼 강력하게 차를 멈춰 세운다.

WORDS 김형준(모터 트렌드) 편집장 PHOTOGRAPHS 페라리, 최민석, 셔터스톡

페라리의 뿌리는 자동차 경주 무대에 있다. 창업자 엔초 페라리가 경주차에 토대를 둔 일반 도로용 스포츠카 제작에 팔을 걷어붙인 것도 자동차 경주 자금을 확보하기 위해서였다. 물론 지금은 '일요일 경주에서 승리한다고 월요일에 차가 팔리는' 시절은 아니지만 자동차 경주에 근간을 둔 페라리의 차 만들기 전통은 아직까지 굳건하다. 페라리의 판매 방식도 자동차 경주 경험과 밀접하다. 처음에는 다수—폭스바겐이 아니라 페라리 입장에서—의 고객을 겨냥한 범용 스포츠카를 내놓고 몇 년 뒤에 트랙 주행에 특화된 제품을 특별 부록처럼 선보이는 식이다. V8 미드십 라인이 대표적이다. F355 챌린지처럼 페라리 원메이크 경주를 위해 제작된 차가 있는가 하면, F430 스쿠데리아에서 보듯 가벼운(?) 트랙 드라이브에 포커스를 맞춘 경우도 있다. 어떤 용도가 됐건 나중에 출시되는 특별한 V8 미드십의 제작 방침은 한결같다. "무게는 줄이고, 힘은 키운다."

페라리가 최근 선보인 458 스페치알레도 그 연장선에 있는 특별한(Speciale=Special) 페라리다. 근간은 2009년 출시된 458 이탈리아다. 스페치알레는 90kg가 넘고, 4.5ℓ V8 엔진의 출력은 35마력이나 경중 똬 605마력이다. 페라리는 늘 이랬다. 이 차의 할아버지뻘 되는 360 챌린지 스트라달레는 360 모데나보다 110kg 가벼워진 차체에 20마력 더 센 엔진을 얹었고, 아버지뻘 되는 F430 스쿠데리아는 F430보다 25마력 더 올라간 515마력 V8을 100kg 감량한 몸 한가운데 올렸다.

360 챌린지 스트라달레와 F430 스쿠데리아는 당대에 혁신적인 평가를 이끌어냈던 모델들이다. 특히 F430 스쿠데리아는 페라리의 피오라노 테스트 트랙에서 엔초 페라리 슈퍼카와 같은 기록(1분 25초)을 세우며 세상을 깜짝 놀라게 했다. 그런데 458 이탈리아는 한술 더 떴다. 일상적인 용도에 맞게 갖출 것 갖출 이 차는 트랙 주행 성능만큼은 '갈 데까지 갈' F430 스쿠데리아의 피오라노 트랙 랩 타임에 가볍게 도달했다. 그렇다면 458 스페치알레의 기록은? 1분 23초 5! 458 이탈리아보다 1.5초 더 빠르고, 지금 가장 빠른 페라리인 F12 베를리네타보다 겨우 0.5초 느릴 뿐이다. 가속도 끝내준다. 정지 상태에서 3초 만에 100km/h에 다다를 수 있다. 전 세계 어디서나 '금세기 최고의 스포츠카'라며 칭송받는 458 이탈리아보다 0.3초 더 빠른 성능이다.

숫자는 언제나 참고 사항일 뿐이다. 최근엔 '제로백'이 이보다 빠른 차도 발에 차일 만큼 많다. 이쯤에서 다시 생각해볼 일이 있다. 페라리라는 브랜드의 실제 말이다. 페라리는 F1에서 가장 많은 우승과 챔피언을 배출한 브랜드다. 엔진부터 새시까지 F1 경



FERRARI

458 SPECIALE



6기통 페라리, Dino

지금은 캘리포니아에 자리를 물려줬지만 V8 엔진의 미드십 페라리는 수십 년간 임문용 페라리의 역할을 멋지게 수행해왔다. 그리고 그 출발점에 페라리 디노가 있다. '디노(Dino)'는 엔초 페라리의 아들인 알프레도 페라리의 애칭이다. 디노는 차에 대한 재능이 넘달랐다. 대학 학위 논문으로 1.5ℓ 레이싱 엔진을 설계할 정도였다고. 하지만 면역 체계가 약해 오랜 투병 생활을 했고, 결국 24세 생일을 몇 달 앞둔 1956년 6월 30일에 세상을 떠났다. 페라리 엔지니어 비토리오 야노는 디노와 병상에서 나눴던 소형 엔진 설계의 아이디어를 살려 '영 페라리'로 불리는 V6 엔진을 개발해냈다. 아들을 꼭꼭이 사랑했던 엔초는 이후 V6와 V8 엔진을 쓰는 모든 경주차를 디노라는 이름으로 부르도록 했다. 디노라는 이름의 MR(미드십 엔진-뒷바퀴 쿨링) 스포츠카는 1968년부터 1976년까지 생산됐다. 이 중 1969년부터 생산된 디노 246은 1974년까지 3700여대가 생산되며 역사상 가장 성공한 페라리 중 하나로 기록에 남았다.



Dino 246 GTS



Dino 246 GTS

주차의 모든 걸 직접 개발하는 몇 안 되는 팀인 동시에, F1에서 축적한 노하우를 토대로 스포츠카만 만들어 파는 '진골' 스포츠카 브랜드이기도 하다. 이 모든 조건을 만족하는 스포츠카 전문 브랜드로는 페라리가 유일하다. 맥라렌은 벤츠에서 엔진을 공급받고, 새시와 엔진을 모두 만지는 메르세데스는 스포츠카 전문 브랜드가 아니며, 포르쉐는 F1과는 거리가 멀다.

바꿔 말해 페라리는 평범한 운전자도 F1 기술의 일단(一端)을 맛볼 수 있는 일반 도로용 스포츠카 제작에 도가 튼 브랜드다. 그리고 지금 당장은 그 정점에 458 스페치알레가 있다. 이 차는 트랙에 최적화된 F430 스퀘레리아와 성능이 비슷했던 458 이탈리아보다 한 발 더 나아갔다. 직업 테스트 드라이버나 F1 챔피언이 아니어도 레이싱 서킷에서 최고 속도를 낼 수 있는 페라리란 얘기다.

그러기 위해 동원된 기술은 실로 종합적이다. 듀얼클러치 기어 박스는 변속 속도가 20~40%가량 빨라졌고, 자기유체 쇼크업소버는 노면의 변화나 스티어링 조작에 반응하는 시간이 0.06초까지 단축됐다. SSC(Side Slip Angle Control)라는 새 기술은 뒷바퀴가 미끄러지는 극한 상황에서조차 차의 통제력을 놓치지 않게끔 거든다. 여기에 하이브리드 슈퍼카 라페라리(LaFerrari)의 기술을 응용한 브레이크

크 시스템, 한층 강렬한 페라리 사운드를 연주하는 배기 시스템 등도 빠짐없이 챙겼다. 하이라이트는 맞바람을 주행 안정성과 핸들링 성능 개선의 촉매로 치환하는 능동적인 공기역학 기술이다. 주행 상황에 따라 열리거나 닫히는 덮개로 차체 주변에 흐르는 공기의 흐름을 조절하는데, 그 설명대로라면 코너링 때는 최대치의 다운포스를 내고 직진 주행 때는 공기저항이 최소한으로 줄어든다.

선천들의 발자취를 좇아 458 스페치알레도 속도를 내는 데 방해가 되는 건 대부분 떼어냈다. 실내엔 글러브박스과 카펫 매트는 물론 팔걸이조차 없다. 다행히(?) 오디오와 내비게이션은 달려 있고, GPS로 주행 정보를 수집하고 분석해 보여주는 진보된 텔레메트리 시스템까지 갖췄다. 실내는 알칸타라 소재로 풍성하게 꾸며져 있다. 이 차가 레이싱카가 아니라 로드카임을 말해주는 방증이다. 실제로 스페치알레 개발 목표는 차의 쓰임새를 기준으로 트랙 데이가 20%, 일반 도로 주행이 80% 정도였다. 평소에도 편리하게 탈 수 있는 완벽한 트랙 데이용 장난감이라는 얘기다.

중요한 건 놀라운 기술 하나하나의 면면도, 길게 나열할 수 있는 숫자도 아니다. 하나의 지향점을 향해 모든 기술을 응집시키는 페라리의 역량이다. 458 이탈리아가 끝인 줄 알았는데 458 스페치알레는 그보다 더한 찬사를 얻어내고 있다. 과연 페라리를 향한 세상의 찬사가 사라지는 그날이 오긴 할까? **MIU**



FERRAI WORLD IN ABU DHABI

2009년 9월 개장해 아부다비 그랑프리를 치르는 야스 마리나 서킷 바로 옆에는 F1 경기장보다 더 큰 실내 테마파크가 조성돼 있다. 지붕 면적이 20만㎡에 건물 둘레는 2.2km에 달하는 엄청난 크기의 '페라리 월드' 안에는 페라리의 역사에서부터 레이싱카와 스포츠카를 모티브로 한 다양한 놀이 시설이 있다. 입권은 단연 포뮬러 로사(Formula Rossa)다. 현존하는 세계 최고속의 롤러코스터로, 4.8초 만에 240km/h에 다다르며 페라리와 맞먹는 가속 체험을 선사한다. 페라리 월드 하루 이용료는 성인 기준 68만원 정도.





THE NEW LANDMARK OF SEOUL

LUXTUDIO

삼성역 근처 빼곡히 들어서 있는 높은 빌딩 사이에서 감각적인 외관 디자인으로 눈길을 사로잡는 건물이 있다. 한국타이어가 지난 3월 19일 오픈한 1호 프리미엄 플래그십 럭스튜디오다. 한국타이어 서비스의 진수를 맛볼 수 있는 공간이다.

WORDS 구분진 PHOTOGRAPHS 최만석 MODEL 이세한, 정재훈

1 간결한 구성과 실용적인 디자인의 2층 라운지는 설계 단계부터 가장 신경을 많이 쓴 공간이다.
 2 정비 공간. 데스크, 라운지를 한 콘셉트로 묶어 프리미엄 서비스 공간을 만들었다.
 3 우수한 기술력으로 각종 레이싱 경기에서 최고의 성적을 이뤄낸 한국타이어의 결실이 전시돼 있다.



LUXURY

길을 걷던 사람들이 럭스튜디오 앞에서 하나 둘 발걸음을 멈춘다. 건물 안팎을 연신 살펴보다가 고개를 가웃거린다. 타이어를 중심으로 자동차 토털 서비스를 제공하는 T스테이션 로고와, 자동차 정비용 리프트가 설치돼 있는 작업 베이를 보면 알 듯 하다가도 럭스튜디오라는 이름과 카센터 같지 않은 건물에 혼란스러움과 보다. 럭스튜디오는 우리나라 자동차 정비 문화를 한 차원 끌어올린 공간이다.

전혀 새로운 공간

럭스튜디오는 마크프란의 건축 디자이너 전정훈 실장 작품이다. 건축업계에서 잔뼈가 굵은 그에게도 사실 이번 프로젝트는 만만치 않았다. 기존 T스테이션과 전혀 다른 콘셉트가 절실했기 때문이다. 디자인을 통해 한국타이어가 추구하는 'Contribute to Advancement in Driving'과 'Leading Global Tire Company'를 구현하기 위해 그는 직원들과 머리를 맞대고 밤낮으로 고민했다. 밤샘 회의도 마다하지 않았다. 그는 "고민 끝에 얻어낸 키워드는 '미니멀리즘' '하이테크' '커팅 예지'였다. 미니멀리즘을 추구하는 외관과 내관 인테리어로 공간을 표현하고, 하이테크 콘셉트에 맞는 금속과 유리를 주로 사용하면 어떨까 싶었다. 두 소재는 한국타이어의 최첨단 기술을 표현하기에 가장 적합하기 때문이었다"고 했다. 콘셉트가 결정되니 영겨 있던 생각의 실타래가 술술 풀리기 시작했다. 그렇게 럭스튜디오는 기존 T스테이션과는 완전히 다른 모습의 새로운 공간으로 탄생했다.

그는 사람의 첫인상을 결정하는 얼굴과도 같은 건물 외관에 폴리카보네이트 패널과 표면을 거칠게 처리한 스테인리스 패널을 사용했다. 폴리카보네이트 패널은 충격 강도가 강화유리보다 약 150배 이상이고, 열효율이 높으며, 방음·내열·내온·내후성(잘 썩지 않는 성질)이 우수한 소재다. 오래 있어야 할 간판도 과감하게 달지 않았다. 심플함을 통해 고급스러운 분위기를 연출하기 위해서다. 반면에 디테일을 섬세하게 살리는 작업도 놓치지 않았다. 특히 럭스튜디오 외관 윗부분에 설치된 LED 도광판과 U자형 유리 패널은 빛이 과하게 발산되지 않고 은은하게 멀리 퍼지도록 설계했다. 과연 폭우가 쏟아지는 밤에도 쉽게 찾을 수 있을 것 같다. 내부는 크게 고객이 머무는 공간과 수리하는 공간으로 나뉘었다. 외관과 같이 전체적으로 군더더기 없는 내부 인테리어를 통해 기존의 여느 자동차 서비스 전문점과 다



STUDIO

큰 럭셔리함을 추구했다. 1층은 서비스 데스크, 2층은 한국타이어만의 프리미엄 서비스와 기술력, 역사 등을 느낄 수 있는 고객 대기실이다. 타이어를 교체하는 동안 고객은 2층에 마련된 넓고 편안한 소파에 앉아 모니터로 정비하는 모습을 확인하면 된다. 차가 수리되는 동안 간단한 업무나 미팅이 가능할 정도로 넓고 쾌적하다. 무료함을 달래줄 잡지와 커피, 쿠키 등 간식도 마음껏 즐길 수 있다. 정비 공간을 비추는 모니터 옆에는 한국타이어가 세계 시장에서 기술력을 인정받아 후원하고 있는 슈퍼 GT, DTM과 같은 모터스포츠 경기 영상이 흘러나온다. 한쪽에는 실제 모터스포츠 경기에 쓰였던 타이어, 경기복과 우승 트로피를 전시했다. 일반 타이어는 물론 서킷과 랠리를 망라하는 다양한 타이어도 특별 전시돼 있다. 모터스포츠 팬으로서 개인적으로 가장 마음에 쏙 드는 공간이다. 사실 경기를 보러 서킷에 가도 직접 타이어를 보거나 만질 기회가 없기 때문이다.

특별함을 더한 서비스

렉스튜디오는 단순히 인테리어만 신경 쓴 걸만 번지르르한 공간이 아니다. 한국타이어가 더욱 중요하게 생각하는 것은 고객 서비스다. 수년간 T스테이션을 운영하면서 쌓아온 경험과 의견, 노하우를 통해 가장 빠르고 정확하게 합리적인 서비스를 제공하기 위해 많은 고민을 했다. 렉스튜디오에서는 차도 VIP 대접을 받는다. 타이어를 전문적으로 교체하는 곳이지만 간단한 정비나 소모품 교체 등 토털 케어가 가능하다. 만약 렉스튜디오에서 수리가 어려울 경우 고객의 동의 아래 한국타이어가 인증한 수리 센터로 입고된다. 수리가 끝나면 차는 딜리버리 서비스를 통해 고객이 원하는 곳으로 안전하고 빠르게 전달된다. 수입차 부품도 업체와 제휴를 맺어 빠른 수급이 가능하다. 이는 메이커 서비스 센터에서 수리 기간이 길어지는 등 불편을 호소하는 고객들의 의견을 반영한 것이다. 이 밖에도 보여주기 식의 서비스가 아닌 실질적으로 고객에게 꼭 필요한 서비스를 제공한다.

렉스튜디오는 T스테이션에서 일정 기간 이상의 근무를 마치고 따로 특별 기술과 서비스 교육을 받은 정비사가 배치됐다. 그들은 렉스튜디오만을 위해 제작된 정비복을 입고 최적의 환경에서 최고의 실력을 뽐낸다. 이에 걸맞게 장비들도 최신으로 갖췄다. "렉스튜디오가 자랑하는 장비는 3D 휠 얼라인먼트입니다. 휠 얼라인먼트를 측정, 보정하는 장치로 3차원 무선 타깃 방식입니다. 장착이 쉽고 간편해 기존 장비보다 정비 소요 시간이 짧음(평균 30분) 것이 장점이지요. 점심시간을 이용해 점검을 받을 수 있을 정도. 또한 타이어 바깥쪽으로 장비를 장착하기 때문에 휠이 손상될 가능성이 낮고(기존 장비는 휠에 직접 장착하는 방식) 전 세계 모든 차의 휠 얼라인먼트 기본값(출고 당시 수치)이 저장돼 있습니다. 기본값을 기준으로 측정값과 비교해 오차를 보정하죠." 친구에게 사랑하는 애인을 소개하듯이 이 정직한 점장의 얼굴에는 미소가 가득했다. 알고 보니 그가 가장 아끼는 장비란다. 휠 얼라인먼트가 틀어질 경우, 승차감이 떨어지고 고속 주행 시 안정성에 문제가 생기기 때문에 주기적으로 체크해야 한다. 적어도 2만~2만5000km에 한 번씩은 점검해주는 것이 좋다. T스테이션에서도 볼 수 있었던 진동 밸런스 장비 역시 최신식이다. 단순히 무게만 체크하는 것이 아니라 휠 변형 유무까지 한 번에 확인 가능하다. 휠과 타이어를 분리해 측정할 수도 있다. 이 밖에도 반자동식의 UHPT 탈착기(자동식보다 휠, 타이어 손상 위험이 적다), 튜닝 차량도 문제없이 정비를 받을 수 있는 휠 얼라인먼트 전용 리프트 등 차별된 첨단 정비 시스템을 갖추고 있다.

최근 전정훈 실장은 차를 끌고 렉스튜디오에 방문했다. 디자이너가 아닌 고객의 입장이 되어 렉스튜디오를 경험했다. "마침 타이어 교체 시기가 돼서 들렀습니다. 렉스튜디오 안으로 들어가는 순간부터 이미 기존 T스테이션과 다른 서비스를 받고 있다는 느낌이 들었습니다." 그의 말처럼 렉스튜디오는 한국타이어의 기술력과 다양한 고객의 니즈에 부합하는 서비스 가치를 온몸으로 느낄 수 있는 공간이다. 이제 막 걸음마를 뗏지만 고객들에게 후한 점수를 받고 있는 렉스튜디오는 앞으로도 특별한 서비스와 차별된 경험을 선사할 것이다. **M**

1 최고급 스포츠카는 물론 어떤 사이즈의 차도 안전하게 들어 올리는 최신형 리프트. 2, 3, 4 고객에게 신뢰감을 주는 깔끔한 정비 환경. 5 삼성역 근처 풍경이 한눈에 들어오는 작은 테라스가 마련돼 있다. 6 반자동 타이어 탈착기는 자동 탈착기보다 휠 손상 없이 타이어를 분리할 수 있는 장비로 정비사의 노하우와 경험을 요한다. 7 렉스튜디오는 한국타이어의 기술력과 후원한 모터스포츠의 역사를 한눈에 볼 수 있는 전시관이기도 하다.



두카티라는 이름의 최음제

SEXY MOTORCYCLE

할리데이비슨, BMW, 혼다, 그리고 두카티. 브랜드 국적만큼이나 모터사이클의 캐릭터도 무척이나 다르다. 두카티는 예쁘다. 세상에서 가장 섹시한 모터사이클이다.

WORDS 김진태(모터바이크 미디어팀장) PHOTOGRAPHS 최민석, 장현우, 두카티코리아

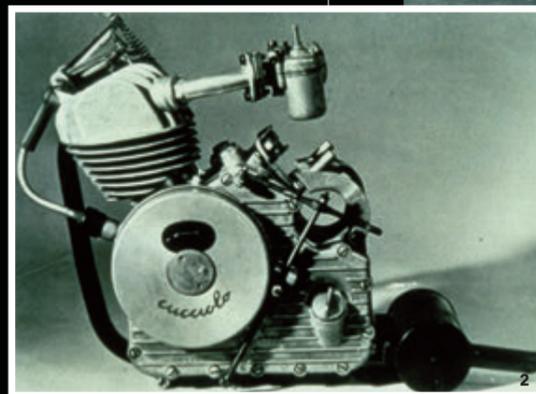


두카티의 슈퍼바이크 파니갈레를 본 적 있는지? 하나의 탈것에 지나지 않지만, 예뻐서 낯을 놓고 동공이 풀린 채 바라보게 만드는 모터사이클. 뇌쇄적이라는 표현이 단연코 어울리는 미녀다. 어디 그뿐일까? 섬세한 터치로 완성된 조형미는 눈길을 잡아매고, 완벽하게 설계된 구성은 뇌하수체에 아드레날린을 마구 분출시킨다. 가만있을 땐, 아카데미 시상식장에 나타난 조지 클루니 옆의 엘리자베타 카날리스처럼 도도한 느낌을 풍긴다. 귀티가 흐르고 미모가 돋보이는 완벽한 팔등신 미녀. 그러나 시동을 걸고 교감을 시도하면 달라진다.

마치 남녀 간의 완벽한 사랑을 이해시키듯 두카티는 무이지경으로 흡인하는 마력을 지녔다. 이 바닥에서는 모터사이클을 여자 와 많이 비교하며, 라이딩을 그녀와 함께하는 활동(?)으로 표현하는 경우가 종종 있다. 모르는 사람은 "도대체 뭐가?" 하고 반문할지 모르지만, 최소 몇백km의 투어를 즐겨본 이른바 '라·이·더'라면 백번 공감한다. 그... '활동'이란 게 남녀 두 사람이 몸과 마음으로 서로의 감정을 표현하고 교감하는 완벽한 커뮤니케이션 아니겠나. 그냥 짜릿한 한순간의 쾌락을 추구한다면 그것은 광란의 폭주 같은 배설밖에는 되지 않는다. 모름지기 라이딩이란 모터사이클과의 즐거움을 찾기 위한 과정이다.

특히나 두카티로 라이딩을 한다는 것은 완벽한 미녀와의 교감을 뜻한다. 두카티는 시동을 걸면 애뜻하고 고혹적인 눈빛으로 나만 바라본다. 고로롱거리는 숨결을 만지듯 스로틀 그림을 옮겨주면 어느 순간 토플리스 차림으로 가볍게 달려와 품속에 안겨 있다. 엔진의 회전수를 높이고, 굴곡진 허리를 감싸듯 두 무릎으로 연료 탱크를 조이며 굽어진 아스팔트를 달릴 때는 온 정신과 오감이 절정으로 치달는다. 완벽하게 노면에 밀착되는 코너링과 갈끔한 브레이킹은 작은 손길에도 뜨겁게 반응하는 파르랑게 떨리는 살결과도 같다. 손가락의 터치에도 뜨겁게 반응할 줄 알고, 반대로 어떤 손길로 어디를 쓰다듬어야 하는지를 이끔기도 한다. 무엇이 필요한지, 어느 때 강하고 빠르게 뛰쳐나갈지를 두카티 모터사이클은 스스로가 얘기해준다. 그리고 뜨거운 와인딩을 강렬하게 마치고 난 뒤 결코 자길 사랑하느냐고 진부하게 묻지도 않는다. 사랑이 부족한 사람들이나 그것을 말로 표현한다는 걸 두카티는 알고 있는 것이다.

두카티만의 짜릿한 매력을 얘기하며 빼놓을 수 없는 것이 독특한 엔진이다. 두카티는 90° 각도로 배치된 2기통의 엔진을 엮는다. 옆에서 보면 'L'자 모양을 하고 있어



1 1972년 이탈리아 이몰라에서 열린 200마일 레이스에서 폴 스미트가 우승하면서 두카티의 데스모드롬릭 L트윈 엔진의 우수성을 널리 알렸다. 2 진공관과 콘덴서 등 전기 부품을 생산하기 시작한 두카티는 1946년 쿼치올로라는 이름의 48cc 소형 엔진을 개발하면서 모터사이클 사업에 뛰어 들었다.

일명 L트윈이라고 불리는 엔진은 두 개의 실린더를 직각 배치해 이론적으로 각 실린더에서 폭발 시 발생하는 진동이 상쇄되도록 하는 구조를 가진다. 내연기관에게 폭발 진동은 때려야 떨 수 없는 당연함이다. 특히 배기량이 커지면 그만큼 폭발력과 진동도 세진다.

이 진동이 재미가 되기도 하지만 한편으로는 고속, 고출력에 제약이 된다. 두카티가 사용하는 L트윈 엔진은 폭발 사운드는 강력하지만 진동이 상쇄되어 높은 출력과 고회전에서의 안정성을 추구할 수 있게 된다. 고성능에 조형미까지 뛰어난 이 L자형 엔진을 다른 모터사이클 메이커들이 보고만 있을 리 없었다. 다들 개발하고자 했지만 90°로 놓는 엔진은 앞으로 쪽 뺨은 실린더 때문에 앞바퀴의 위치를 재설계해야 하거나, 승차 위치를 비롯한 차량 전체적인 설계를 바꾸어야 했다. 결국 다른 메이커들은 제작비가 과도하게 많이 든다는 이유 등을 대며 대부분 포기—혹은 실패—했다. 그래서 L트윈은 두카티만의 전매특허처럼 굳어지게 된 것이다.

엔진 얘기가 나왔으니, 괄목할 만한 얘기 하나 더 소개하겠다. 두카티의 엔진은 레드 존이 없기로 유명하다. 이유는 엔진 헤드에 위치한 밸브 기술의 차이 때문이다. 보통 엔진의 흡기와 배기를 담당하는 밸브는 실린더로 연료와 공기를 공급하고, 연소된 가스를 적절히 배출되도록 한다. 엔진의 회전수에 맞춰 비대칭의 캠이 밸브를 밀어 열고, 닫힐 때는 스프링 장력의 도움을 받는다. 대부분의 엔진이 이런 식이다. 이에 반해 두카티의 L트윈 엔진은 '데스모드롬릭(Desmodromic)'이라는 독자적인

설계 구조를 통해 스프링 없이 캠의 회전에 의한 개폐 방식을 사용한다. 엔진 회전수의 한계는 스프링 장력의 한계이기도 한데 데스모도믹은 스프링이 필요치 않기 때문에 이론상으로는 한없이 빠르게 작동할 수 있다. 그러나 회전수가 높아진다고 출력도 끊임없이 쏟아지는 것은 아니기에 두카티 역시 적당한 수준에서 회전수를 제어하고 있다. 남녀 관계에서도 회전수만큼 높다고 교감이 배가되는 것은 아니듯이.

L트윈 엔진은 마시모 탐부리니라는 천재 디자이너의 트러스 프레임과 만나며 확실하게 꽃을 피운다. 강도가 높은(그래서 비싼) 크롬-몰리브덴강을 일일이 엮어서 용접해 만드는 튜블러 트러스 프레임은 매우 비싸고 제작하기 어려운 것으로 유명하다. 그러나 이 프레임은 L트윈 엔진을 가장 이상적으로 감싸며 강성이 필요한 곳에는 강성을, 유연성이 필요한 부분에는 적절한 텐션을 보장해 두카티 모터사이클의 독특한 라이딩 특징을 갖게 만들었다.

전 세계의 스포츠 바이크 라이더를 열광시키는 두카티가 처음부터 모터사이클을 만들던 회사는 아니었다. 원래는 전기 부품 회사였다. 1926년 무선 통신 관련 전기 부품을 생산하며 라디오와 카메라, 영상기 등을 제조했다. 제2차 세계대전이 끝난 후 두카티는 이탈리아의 노동자들에게 꼭 필요했던 값싼 이동수단, 자전거에 장착할 수 있는 작은 엔진을 생산하기 시작한다. 양중맞은 연료탱크와 50cc도 되지 않는 작은 엔진을 단 자전거는 파전국의 궁핍한 사회·경제 상황에 딱 맞아떨어지며 날개 돋친 듯 판매된다. 유럽에서 모터사이클이 인기를 끌면서 두카티도 1954년에 전기·기술 분야와 모터사이클 분야로 회사를 분리한다. 본격적으로 모터사이클 회사로 발돋움하기 위한 것이었다.

나중에는 모터사이클의 F1이라 불리는 모토GP(MotoGP)와 양산 바이크로 세계 최고를 겨루는 슈퍼바이크 월드 챔피언십(WSBK)에서 우승을 식은 죽

먹기로 했지만 처음에는 작은 엔진으로 좋은 성적을 내기란 그리 녹리지 않았다. 부족한 출력을 끌어올리기 위해 그들은 끊임없이 개선과 개발에 몰두하며 새로운 방식의 엔진을 만들어냈다. 부족한 밸런스를 만족시키기 위해 때로는 새로운 기술을 과감하게 접목했다. 그것이 결국 두카티만의 독특한 트러스 프레임이라는 기능이 되고 아이덴티티가 되었다. 그들은 끝내 '두카티-슈퍼바이크'라는 등식을 각인 시키며 지금에 이르렀다.

세상에서 가장 빠르고 강력하지만, 그 어떤 수식어보다 두카티를 가장 잘 표현하는 단어는 '섹시한 모터사이클'이다. 봄바람 맞아 벚꽃 잎이 눈발처럼 흩날리는 계절이 되면 여자들의 마음만 상송생송해지는 건 아니다. 라이더들의 마음 역시 하늘 높이 솟아오른다. 봄바람 가르며 달리는 두카티를 만난다면, 그 주인은 분명히 '라이더'이며 또한 여자를 좋아하는 남자일 것이다. ♪



1 한국에 첫 출시된 슈퍼바이크 라인인 899 파니갈레는 디지털 디스플레이가 장착됐다. 2 148마력의 898cc 수랭식 L트윈 엔진과 직경 32cm의 거대한 트윈 디스크 브레이크(프런트가 장착됐다). 3, 4 두카티의 섹시함과 유머를 느끼게 하는 사진 두 장. 미국 포틀랜드의 모토코르사는 2012년 1199 파니갈레의 출시에 맞춰 (SEDUCATIVE)라는 화보집을 공개했다. 여기까지는 평범한 일이지만... 몇달 뒤에는 남자 직원들을 모델 삼아 똑같은 앵글로 촬영한 두 번째 화보집을 발표했다. 이름 하여 (MANIGALE)! 두 화보집의 유행어는 지금도 재공된다(motocorsa.com).



2014 DUCATI 1199 SUPERLEGGERA

페라리가 458 이탈리아를 바탕으로 더 강력한 엔진을 얹고 더 가볍게 만든 스페치알레를 내놓았다면, 두카티는 1199 파니갈레를 토대로 슈퍼레제라를 만들었다. 500대 한정 생산하는 1199 슈퍼레제라는 '초경량'이라는 이름답게 155kg의 차체에 200마력을 발휘하는 플래그십 모델이다. 심지어 레이스 키트를 적용하면 말 다섯 마리의 힘을 더 추가할 수 있다.





MOTIVE

가장 남자다운 하이테크 스포츠

AWAKEN THE WILD

단단한 얼음 위로 체취가 가득 담긴 짐승 같은 남자들의 땀이 떨어진다. 빙판마저 녹여버릴 열기를 뿜어낸다. 이들은 도대체 무엇을 위해 차가운 얼음 위에서 치열하게 몸싸움을 벌이는가.

WORDS 구본진 ADVICE 송주호(한국스포츠개발원) PHOTOGRAPHS 장현우, 조보근, 로이터



- 1 최근 우리나라에서도 아이스하키에 대한 관심이 높아지고 있는 추세다.
- 2,3 아이스하키는 타 운동 경기 종목에 비해 체력 소모가 심해 교체가 빠르게 이뤄진다.
- 4 스틱은 픽을 컨트롤하거나 슛을 할 때 사용하는 도구로 상대의 다리를 걸거나, 어깨보다 높이 들어 휘두르는 것은 반칙이다.



석 달에 한 번 새로운 스포츠(대부분 비인기 종목)를 취재하면서 운동선수가 흘리는 땀의 가치는 모두 똑같은 걸 새삼 깨닫는다. 그리고 모든 스포츠는 즐거움이 밑바탕에 깔려 있다는 것도. 캐나다를 비롯해 미국에서 최고 인기 스포츠로 손꼽히는 아이스하키는 우리나라에서 비인기 종목이다. 심지어 '부잣집 지식들이나 하는 스포츠'로 잘못 인식돼 있다(장비가 비싸서 그렇다는 말이 있는데 오해다). 아이스하키를 취재하는 내내 이런 현실이 안타까웠다. 인기 종목 그늘에 가려져 있기엔 불수록 놀랍고 매력적이기 때문이다. 아이스하키는 픽을 상대편 골대에 누가 더 많이 넣느냐에 따라 승패가 결정된다. 우람한 덩치를 자랑하는 양 팀의 남자(골키퍼를 제외) 10명이 죽기 살기로 쫓는 픽의 크기는 지름 7.62cm. 손바닥만 한 픽을 차지하기 위해 넘어지고 부딪치고 온몸을 다 바친다. 경기를 관람하면 날렵하게 움직이는 선수들과 눈에 보이지 않을 정도로 빠르게 미끄러지는 픽(가끔 날아다니기도 한다)에 입이 떡 벌어진다. 남자들이 이 작은 픽을 사이에 두고 링크 위에서 몸싸움을 벌이기 시작한 건 약 160년 전부터다. 아이스하키 유래에 관한 설은 몇 가지 있는데, 아직 전문가들 사이에서도 의견이 분분하다. 하지만 1870년대 말 현대의 아이스하키 경기 규칙의 뼈대는 캐나다 몬트리올 맥길대 W. 로버트슨이 세웠다는 게 정설이다. 이후 1908년 5월 파리에서 국제 아이스하키 연맹이 결성됐고, 1924년에는 제1회 동계 올림픽 대회에서 정식 종목으로 아이스하키가 채택됐다.

승부욕을 자극하는 아이스하키

아이스하키는 한 팀당 22명의 선수가 출전하지만, 동시에 여섯 명의 선수만 링크에 설 수 있다. 다른 스포츠라면 나머지 선수들은 벤치에서 언제가 될지 모르는 교체 시기를 기다려야 하지만 아이스하키는 아니다. 경기 중에 6명이 내에서 언제든지 교체할 수 있다. 기존 스포츠와는 다른 독특한 규칙 중 하나다. 국제 경기에서는 보통 체력 소모가 엄청나 1~2분마다 선수를 교체한다. 선수 한 명이 착용하는 장비의 무게는 총 20kg 정도, 최고 시속 300km를 넘보는 F1 레이스와 같이 한 경기가 끝나면 2~3kg의 몸무게가 빠진다. 시속 150km까지 빠르게 움직이는 픽—한쪽 골문 앞에서 반대 골문까지 날아가는 데 1초면 충분하다—을 따라 거의 끊임없이 움직이며 가만히 서 있거나 걷는 일이 없다. 이렇게 20분씩 3회, 총 1시간 동안 경기를 치른다. 각 20분을 1피리어드라 하며, 사이에 15분의 휴식 시간이 주어진다. 작전 타임은 30초간 1회 요청할 수 있다. 링크의 센터라인 중앙에서 페이스오프(양 팀의 센터가 마주 선 가운데 심판이 떨어뜨려 주는 픽을 스틱으로 서로 빼앗는 것)로 경기가 시작된다. 선수들은 링크에서 자유롭게 움직이며 지름 7.62cm의 픽을 자신의 스틱으로 때려 상대편 골대에 넣으면 된다. 링크에 대해 간단히 설명하면 크기는 가로 26~30m, 세로 56~61m다. 링크 주위에는 1.15~1.22m 높이의 보드(투명 펜스)가 설치된다. 이 보드는 선수들의 격렬한 몸싸움으로부터 선수와 관객을 지켜 주기도 하지만, 선수들은 픽을 보드 아랫부분에 튕겨 패스하거나 방어하는 용도로도 사용한다.



EQUIPMENT TO PROTECT PLAYERS

아이스하키 장비는 헬멧, 보호대, 스틱, 스케이트 네 가지로 나눌 수 있다. 각 장비들은 보호해야 하는 부위의 특성에 맞게 적합한 소재로 제작돼 선수들의 안전을 책임진다.

헬멧

헬멧의 종류는 두 가지다. 고글이 달려 있는 것과 철망으로 눈 아래부분을 모두 덮을 수 있는 것. 선수들은 고글이 달려 있는 헬멧을 주로 사용한다. 철망으로 된 헬멧이 안전성 면에서는 뛰어나지만 선수들 사이에서는 '갑쟁이'라는 놀림을 받게 되는 경우도 있다. 특히 턱을 온몸으로 막아내는 골키퍼(골키퍼) 헬멧은 방탄 소재로 사용되고 있는 케블라-펜싱 마스크에도 사용되는 소재로 만들어진다.



스틱

초급자용부터 선수용까지 다양한 스틱이 생산된다. 가볍고 단단할수록 가격이 비싸며, 앞부분만 갈아 끼울 수 있는 스틱도 있다. 스틱을 고를 때에는 뒷부분에 써 있는 연성수치에 따라 자신에게 맞는 것을 고르면 된다. 탄력이 좋은 스틱은 정확하고 강한 샷을 쏠 수 있는데 필수조건이고 이렇게 가볍고 강한 재질의 스틱을 쓰면 그만큼 선수들이 기량을 발휘하는 데 탁월한 효과를 얻을 수 있다.

스케이트

아이스하키용 스케이트는 선수 보호와 안전을 최대한 배려하고 있다. 몸싸움이 심한 경기이기 때문에 블레이드(날)의 앞뒤를 모두 곡선으로 처리하고, 블레이드가 다른 동계올림픽용 스케이트보다 두껍다. 그만큼 견고하다. 경기 도중 퍽을 스케이트로 막는 경우도 있어 더욱 튼튼하고 내구성이 높은 탄소섬유를 사용한다. 골키퍼 스케이트는 퍽이 통과할 수 없게 블레이드 양쪽 끝을 막는다.

보호대

숄더 패드, 엘보 패드, 하키 팬츠, 신가드, 글러브까지 다섯 가지 보호대로 선수의 몸을 보호한다. 대부분 두껍고 무겁지만 실제로 들어보면 생각보다는 가볍다는 느낌이 든다. 선수들이 스틱을 휘두르거나 몸싸움을 할 때 안전하게 자유로운 움직임이 가능하도록 제작된다. 특히 장갑은 퍽이나 스틱으로 맞을 수 있는 확률이 높은 부위이므로 손등에 더욱 두꺼운 패드가 들어간다.



1 세계 최고 수준을 자랑하는 미국과 캐나다의 NHL(National Hockey League)에서는 선수들의 몸싸움도 세계 최고 수준이다. 5월 9일 스탠리 컵 플레이오프에서 피츠버그 팅킨스의 주시 조키넨과 뉴욕 레인저스의 존 무어는 레슬링에 육박하는 장면을 보여줬다. 2 4월 28일 콜로라도 에벌러츠와 미네소타 와일드의 난투극. 3 지난 4월 26일 고양어울름누리에서 열린 2014 아이스하키 세계선수권대회(디비전-A그룹)에 출전한 한국 대표팀과 우크라이나 대표팀의 마지막 경기는 더욱 뜨겁고 치열했다. 4, 5 아이스하키는 수비를 하거나 공격 시 상대편 선수를 떠들러기 위해 펜스를 사용할 수 있다.



골대의 후방은 다른 구기 종목과는 다르게 경기장으로 간주해 링크의 모든 영역을 공격과 수비에 전략적으로 이용할 수 있다. 링크 바닥에 그려져 있는 네 개의 페이스오프 서클은 반칙이 발생했을 때 경기를 재개하는 용도로 사용된다. 페이스오프와 마찬가지로 두 명의 선수 사이에 심판이 퍽을 떨어뜨리면 경기가 재개된다.

아이스하키는 재래도 되나 심을 정도로 격렬한 몸싸움(보디 체크)이 허용되는 스포츠다. 선수들도 경기를 하다 보면 실제로 감정적으로 몸싸움을 하기도 하지만, 게임의 재미를 위해 일부러 더욱 심하게 몸싸움을 하는 경우도 많다. 일종의 팬 서비스다. 재미있는 사실은 팀 내에서도 싸움을 도맡아 하는 선수가 있다는 것. 이른바 '군(Goon 또는 Enforcer라 부른다)'이라고 하는 전문 싸움꾼들은 팀원들을 괴롭히는 선수를 집중적으로 공격하는 보디가드 역할을 한다. 믿기 어려울 테지만 군들은 대부분 일상에서는 순수한 영혼을 소유하고 있다는 게 주변 선수들의 증언이다. 이런 점들이 관중들을 열광케 하는 아이스하키만의 독특한 매력이다.

하지만 고의적으로 스틱을 휘두르거나 상대편을 스케이트로 밟거나 심판에게 욕설을 퍼붓는 행위는 스포츠 정신에 어긋난다. 몸싸움으로 발생한 반칙은 최소 2분부터 남은 경기 시간 동안 퇴장시키는 페널티 규정이 있다. 단독 공격 시에 반칙할 경우 축구와 마찬가지로 페널티 슈팅이 주어진다.

안전을 지키는 하이테크

아이스하키는 선수들이 보디 체크를 할 때 나는 소리가 관객석까지 들릴 정도로 충격이 크기 때문에 규정에 맞는 안전 장비가 필수다. 달리 말해 안전을 위해 과학적인 노력이 담긴 장비를 제대로 갖췄다면 다치지 않고 충분히 즐길 수 있는 스포츠다. 겉은 탄소 소재, 안쪽은 스펀지로 이루어져 있다. 겉으로 보기에 마치 방탄복처럼 보이지만 기능도 그에 못지않다. 안전성은 높이고 무게를 줄이는 건 여전히 아이스하키 장비 업계의 숙제다.

경기에서 사용되는 퍽은 단단한 고무 재질이다. 퍽의 최고 속도는 투수 류현진의 직구 최고 구속과 맞먹는다. 이 속도로 날아오는 퍽을 맞을 경우 신체에 가해지는 충격은 상상 이상이다. 최근 미국 대표팀 감독 데이비드 포일 감독은 연습 경기 중 날아오는 퍽을 오른쪽 눈에 맞아 실명 위기에 놓였다. 장비를 제대로 착용하지 않는다면 자칫 불의의 사고를 당할 수도 있다.

아이스하키에서 가장 중요한 장비는 바로 스틱이다. 강한 샷을 쏘기 위해서는 가볍고 탄력이 좋아야 한다. 게다가 경기 중에 상대 선수 스틱과 부딪치거나 퍽을 때렸을 때 절대 부러져서는 안 된다. 기존에는 열경화성 플라스틱과 에폭시에 탄소섬유, 유리섬유를 섞어 제작하는 것이 일반적이었다. 하지만 최근 나노 과학기술의 발달로 스틱 제작 방법에도 많은 변화가 생겼다.

한국스포츠개발원 송주호 박사는 이렇게 말했다. "아이스하키 스틱은 탄소섬유와 유리섬유를 머리카락 굵기가 꼬아서 중간 속으로 삼고 나노 유기 물질이 첨가된 레진으로 이를 빈틈없이 채워 이음새 없이 만듭니다. 이런 새로운 나노 과학기술로 탄생한 아이스하키 스틱은 부러지지 않고 오래 쓸 수 있는 장점이 있어요. 스틱 재질의 과학적 발달은 빠른 속도의 퍽을 적절히 컨트롤하는 데도 매우 유용하죠."

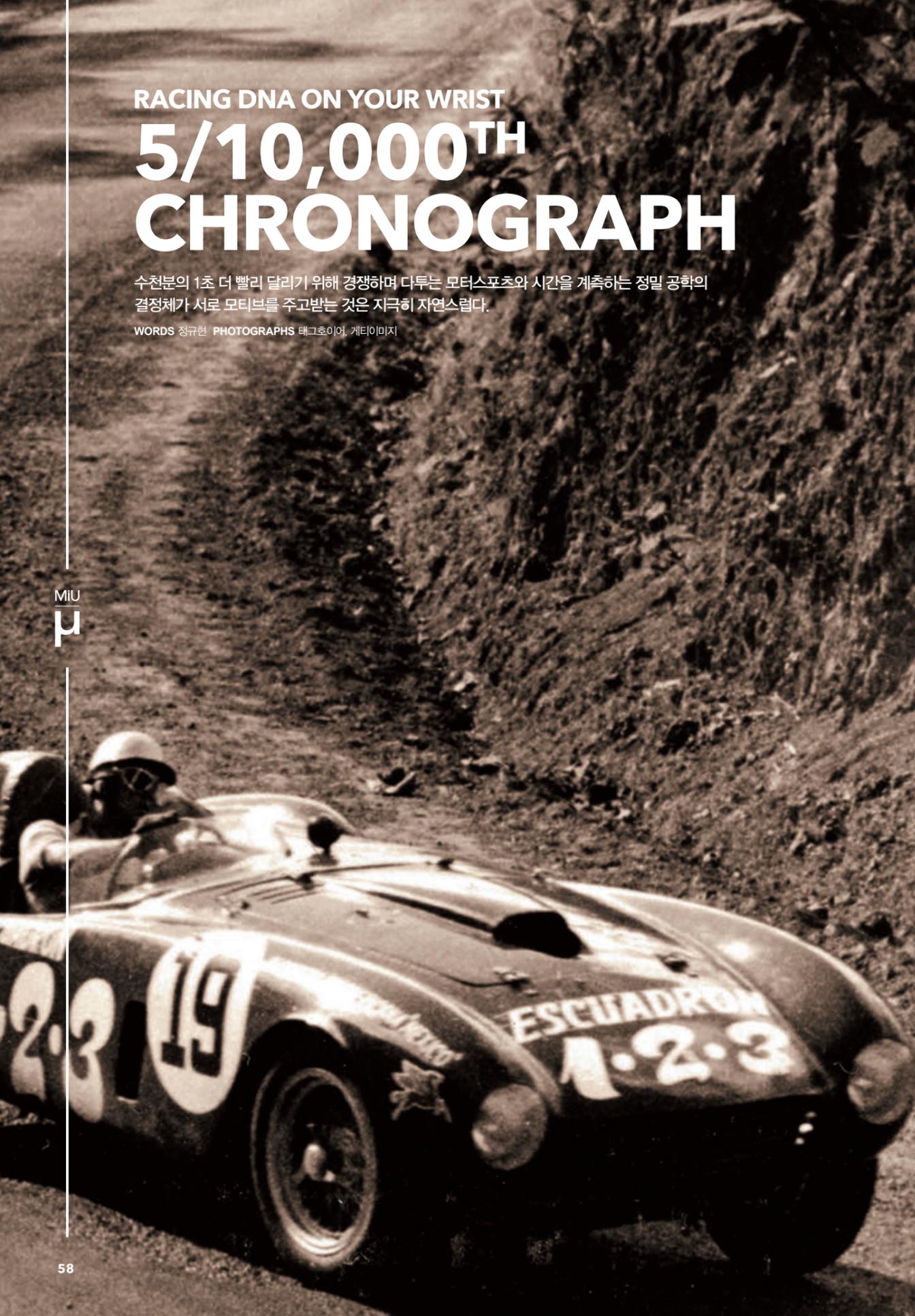
나무 스틱과 퍽으로 시작된 아이스하키는 이제 나노 과학기술까지 적용된 장비로 선수들을 더욱 안전하게 보호하고, 관객들에게는 긴장과 재미를 선사한다. '미초 스포츠'라고도 불리는 아이스하키. 장비가 비싸고, 격렬한 몸싸움 때문에 위험하다는 오해를 벗고 우리나라에서도 인기 스포츠 종목으로 많은 사랑을 받았으면 하는 바람이다. H

RACING DNA ON YOUR WRIST

5/10,000TH CHRONOGRAPH

수천분의 1초 더 빨리 달리기 위해 경쟁하며 다투는 모터스포츠와 시간을 계속하는 정밀 공학의 결정체가 서로 모티브를 주고받는 것은 지극히 자연스럽다.

WORDS 정규현 PHOTOGRAPHS 태그호이어, 게티이미지



MIU
μ

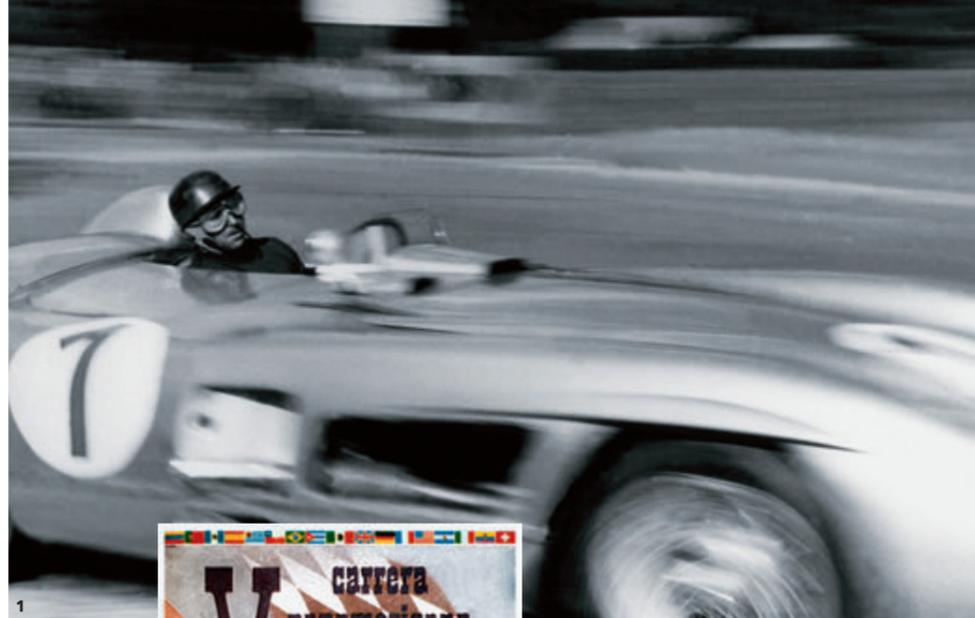
정밀함의 궁극을 추구하는 시계 메이커가 궁극의 자동차 경주에 매료되는 것. 나아가 세상의 저명한 손목시계 중 전설적인 로드 레이스에서 영감을 얻은 작품이 적지 않은 것은 필연에 가깝다. 태그호이어 카레라 시리즈는 그중 가장 먼저 떠오르는 브랜드다. 그만큼 대중에 널리 알려져 있는데, 그 대중이 접하기 쉬워서가 아니라 역사가 깊고 제품의 기술 수준과 가격대의 스펙트럼도 폭넓기 때문이다.

카레라가 처음 선보인 건 1963년. 하지만 태그호이어는 1950년대 이미 스톱워치와 계속 기기 분야의 선두 주자였고, 그 명성을 통해 레이싱 드라이버들 사이에서 가장 인기 있는 시계로 각광받고 있었다. 공교롭게도 1963년은 포르쉐 911 카레라가 처음 출시된 해이기도 한데, 태그호이어 시계가 이 스포츠카에서 이름을 땄으리란 생각은 섬부른 짐작이다. 최초의 카레라 시계를 디자인한 잭 호이어(현재 태그호이어 명예회장)가 영감을 얻은 건 1953년 멕시코에서 열린 카레라 판아메리카나(Carrera Panamericana) 레이스였다.

카레라 판아메리카나는 1950년 판아메리카 고속도로가 완공된 걸 기념해 멕시코 정부가 이탈리아의 밀레 밀리아 또는 타르가 플로리오 같은 모터스포츠 이벤트를 기획해 연 대회다. 개최된 건 1950년부터 1954년까지 딱 5년뿐이지만 그 짧은 기간 동안 남긴 임팩트는 50년 넘게 치러지고 있는 다른 경기를 능가하고도 남을 만큼 강렬했다.

대회를 주최한 멕시코 정부의 꿈은 단순하고 원대했다. 세상에 존재하는 모든 부류의 레이싱카가 멕시코 북쪽에서 남쪽까지 관통하는 판아메리카 고속도로를 질주하는 장면이었다. 하지만 출전한 드라이버와 경주차엔 실로 가혹한 조건이었다. 아홉 개 스테이지로 나뉜 3373km 길이의 코스를 6일 안에 완주해야 했으니 우승을 위해선 하루에 1스테이지 이상 달려야 하는 셈이었다. 한가한 고속도로 질주가 아니었다. 야산에서부터 높디란 산맥까지 타고 넘어야 했다. 낮게는 100m짜리 언덕에 불과했지만 높게는 3195m까지 치달아야 했다. 그래도 첫 대회는 무난했다. 미국과 멕시코의 일반인이 다수 참여한 가운데 올즈모빌 88을 운전한 미국인 허셀 맥그리프가 정상에 올랐다.

판아메리카나를 향한 관심은 이듬해 대회부터 뜨겁게 달아올랐다. 유럽 레이스 무대의 맹주 페라리가 회사 차원에서 출전하는가 하면 전 세계에서 일반 참가자도 몰려들었다. 경쟁이 한층 치열해졌지만 마냥 반가운 일만은 아니었다. 가혹한 환경에서 무리한 경쟁을 하던 선수들의 사망 소식이 연달아 들려왔기 때문이다. 판아메리카나의 단명은 숙명이었다. 1955년 대회가 중단되기까지 단 5년간 무려 27명의 목숨을 앗아간 탓이다. 이는 자동차 경주 역사상 가장 밀도(?) 높은 치사율이었고, 그 때문에 카레라 판아메리카나는 지금까지도 전 세계에서 가장 위험한 '죽음의 레이스'로 기억되고 있다.



1 1950년대 F1 포디움에 다섯 번이나 올라 슈마허(7회)가 등장하기 전까지 최다 챔피언이었던 마누엘 판조도 판아메리카나에 도전했다. 2 1954년 마지막 카레라 판아메리카나 레이스의 포스터. 3 단 5년 개최되었음에도 모터스포츠 역사상 가장 명성—또는 악명?—을 떨친 판아메리카나는 6일간 3373km를 달리는 경주였다.

하지만 판아메리카나에는 내로라하는 세계의 드라이버들이 참가했다. 첫 대회에 참가한 피에로 타루피는 이미 F1 경험자였고, 당시 F1 서킷을 주름잡던 후안 마누엘 판조와 알베르토 아스카리, 머잖아 F1 챔피언에 오르게 되는 필 힐 같은 전설의 드라이버들이 도전장을 던졌다. 미국 머슬카 붐의 주역인 캐럴 셸버, 유명 핫로더 미키 톰슨과 클레이 스미스 등도 판아메리카나의 열기에 몸을 섞었다. 가혹한 환경에서 목숨을 내걸고 누구보다 빨리 달려야 하는 대회의 속성이 드라이버들의 뜨거운 본능에 불을 지폈기 때문이다.

뜨거운 불길은 당시 호이어사를 이끌던 잭 호이어—그 또한 모터스포츠의 열렬한 팬이었던—의 가슴에서도 솟아올랐다. 극한의 환경에 뛰어드는 도전 정신과 열정, 한계를 극복하기 위한 치열한 투쟁심 그리고 경쟁자보다 단 0.001초라도 빨리 달리기 위해 동원되는 치밀한 운전 기술과 정밀 기계공학... 그 모든 가치를 손목 위에 구현한 것이 1963년 탄생한 최초의 카레라였다.





그로부터 카레라는 태그호이어 시계를 상징하는 대표적인 컬렉션이 되었다. 세대를 거듭하며 한 걸음씩 진화하던 카레라는 급기야 기계식 시계로 가능할까 싶었던 수준에 도달했다. 카레라 마이크로거더 10000은 현재 태그호이어 제품 중 가장 가치가 높은 모델로, 기계식 레귤레이터 기술로 1만분의 5초, 즉 0.0005초 단위의 정밀 계측 능력을 자랑한다. 태그호이어는 마이크로거더로 2012년 제네바 시계 그랑프리에서 '올해의 시계상(Aiguille d'Or)'을 수상했다.

첫 출시된 카레라 크로노그래프의 계측 해상도가 0.2초였다는 것을 생각하면 상전벽해가 따로 없고, 궁극도 이런 궁극이 없다. 찰나의 시간까지 포착해내기 위한 정교한 기술에 대한 천착 없이는 불가능한 일이고, 그 속성은 궁극의 속도를 내기 위해 목숨을 내걸고 절벽을 달렸던 사람들의 순수한 열정과 다르지 않다. 카레라 판아메리카나는 수많은 드라이버의 생명을 잇어왔지만 우리에게 세상에 돌도 없는 기계공학의 정수를 안겨줬다. 감사하지만 그래서 한편으론 코끝이 찡하다. **μ**

1 1970년대의 카레라(왼쪽은 F1 페라리팀 드라이버들이 착용한 골드 에디션, 오른쪽은 카레라 인디애나폴리스 에디션), 2 1963년 첫 출시된 태그호이어 카레라, 3 2000년대의 카레라(캘리버 360), 4 2012년에 발표된 태그호이어 카레라 마이크로거더 크로노그래프. 태엽의 힘으로 회전하는 밸런스 휠 대신 시간당 720만 번 진동하는 레귤레이터로 1만분의 5초라는 경이적인 계측 해상도를 달성했다. 스톱워치 버튼을 누르면 파란 바늘이 눈으로 좇을 수 없을 정도의 속도로 팽글팽글 돌아간다. 다이얼 아래에 새겨진 숫자를 보면 알 수 있었지만, 100분의 1초 단위의 계측은 3시 방향의 작은 다이얼에서 확인할 수 있고 메인 다이얼에서는 1만분의 5초 단위의 시간을 보여준다. 착각하지 마시라. 이건 전자시계가 아니라 기계식 손목시계다.



5 ANSWERS ABOUT MOVEMENT

자신을 드러내고자 하는 사람들에게 자동차 다음은 보통 시계다. 따라서, 가변 흡기 시스템과 마그네틱 서스펜션을 이해했다면, 이번엔 파워 리저브와 투르비용을 알아야 할 때다.

WORDS 김민정(에스콰이어) 기자 PHOTOGRAPHS PR

오토매틱이란 무엇인가?

시계는 간단히 말해 시간의 흐름을 일정하게 보여주는 기계 장치다. 동력이 있어야 함은 당연지사. '오토매틱(Automatic)'이란 말이 달려 있는 기계식 손목시계는 동력이 되는 태엽을 자동으로 감아준다. 무브먼트에 반달 모양의 추가 달려 있어 손목이 움직일 때마다 회전하며 태엽을 감아주기 때문에 적당한 활동을 하고 있는 한 일부러 용두를 돌려 태엽을 감아줄 필요가 없다. 보통 올리스 나르덴(아래)처럼 무브먼트의 절반쯤 되는 크기의 회전축을 사용하지만 피아제(위처럼) 작은 회전축을 장착하기도 한다.

파워 리저브란 무엇인가?

기계식 시계를 계속 작동시키려면 태엽을 감아줘야만 한다. 수동식이든 오토매틱이든 태엽을 최대한 감은 후에 똑딱거리며 작동 가능한 시간을 파워 리저브(Power Reserve)라고 한다. 보통 48시간에서 72시간이 가장 흔하며, 일주일이나 버티는 시계도 있다. 드물게는 랑에 운트 죄네의 플라티늄 랑에 31 시계처럼 한 달(31일) 내내 작동하는 시계도 있다. 이 시계가 그 긴 시간 동안 똑딱거리리는 리듬을 단 한 박자도 놓치지 않는 것은 부분적으로는 각각의 길이가 거의 2m에 달하는 보조 태엽 두 개 덕분이다.

누가 만든 무브먼트인가?

모든 시계 메이커가 자체적으로 무브먼트를 제작하는 건 아니다. 상대적으로 저렴한 기계식 시계는 자사(Inhouse) 무브먼트가 아니라 전문 회사의 제품을 사용하곤 한다. 무브먼트 전문 회사로는 ETA가 가장 규모가 크고 유명하다. 그런 무브먼트를 수정 없이 그냥 사용하는 경우—에보슈(Ebauche)라고 한다—도 있고, 브랜드 고유의 기술과 특성을 부여해 개조하는 회사도 있다. 최근 몽블랑은 스위스 빌레레에 소재한 유서 깊은 시계 제조 업체 미네르바를 인수했다. 신제품 컬렉션에 필요한 무브먼트를 제작하기 위해서였다. 몽블랑은 이 인수 덕에 시계 품질에 정통한 이들의 신뢰를 얻게 됐다.

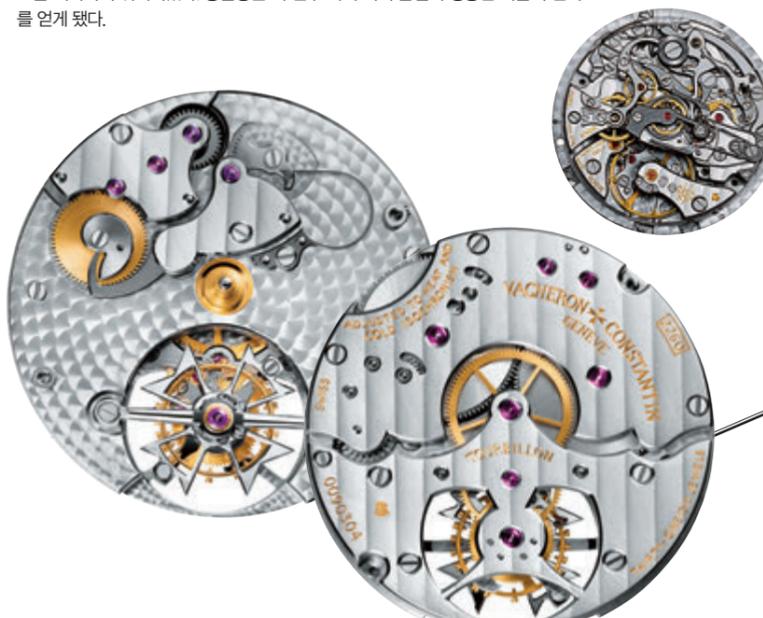


영구 캘린더란 무엇인가?

시간뿐 아니라 날짜와 요일까지 보여주는 시계가 있다. 이를 캘린더 기능이라고 하는데, 보통 시계들은 날짜창의 숫자가 1부터 31까지 단순하게 변화하기 때문에 짧은 달 말에는 용두를 돌려 31일을 건너뛰게 해야 한다. 영구(Perpetual) 캘린더 기능이 들어 있는 오토매틱 시계는 짧은 달, 긴 달, 평년/윤년을 자동으로 계산해주기 때문에 날짜를 수동으로 고쳐줄 필요가 없다(대신 시계가 죽으면 도로아미타불이 되기 때문에 시계를 흔들어서 보편하는 오토 와인더 같은 별도의 랙이 필요하다). 2100년 2월 28일까지 정확한 날짜를 표시해주는 피아제의 퍼페추얼 무브먼트는 일반 무브먼트에 비해 100여 개나 되는 부품이 더 들어가 있다.

투르비용이란 무엇인가?

기계식 시계는 태엽이 풀리는 힘으로 밸런스 휠을 회전시키고, 이에 따라 정률(定率) 회전하는 톤니바퀴가 초, 분, 시침을 구동한다. 벽시계와 달리 손목시계는 상하좌우로 움직이고 운동 가속도까지 받기 때문에 중력 편차의 영향으로 밸런스 휠의 회전에 미세한 오차가 생겨 시간이 부정확해진다. 시계 역사상 가장 유명한 장인 브레게는 18세기 말에 더 정확한 시계를 만들기 위해 투르비용(Tourbillon)을 발명했다. '회오리바람'이라는 뜻의 투르비용은 밸런스 휠과 스프링, 탈진기 문치를 통째로 회전할 수 있게 만들어 중력 편차를 최소화하는 장치다. 왼쪽은 투르비용이 탑재된 바셀론 콘스탄틴의 무브먼트 **μ**



물속에서의 특별한 하룻밤

UNDERWATER RESORTS

우주도 간다는데 물속쯤이야? 건축공학적으로는 어려운 건 매한가지다. 그럼에도 독특한 경험을 찾는 사람을 위한 수중 리조트가 갖는 시장 잠재력을 무시할 수 없다.

WORDS 이용재 PHOTOGRAPHS PR



기본적으로 의식주 모두가 자연을 향한 인간의 도전이지만, 그 가운데 가장 버거운 건 역시 주(宙)를 해결하기 위한 건축이다. 인간을 담기 위한 그릇이므로, 항상 인간보다 큰 규모여야만 하기 때문이다. 그리하여 모든 자연 요소와 맞서야 하는 가운데, 건축의 가장 큰 장애물은 물이다.

비나 눈같이 '보이는 물'도 다스리기가 어렵지만, 습기처럼 '보이지 않는 물'도 주거 환경의 질을 현저하게 떨어뜨릴 수 있다. 일상 주거 생활에서 가장 많이 맞닥뜨리는 문제도 방수 부실 등으로 인한 습기 침투와 그로 인한 곰팡이 등이다. 이렇게 소극적인 치수(治水)도 만만치 않은데, 이제 인간은 엄청난데 적극적인 치수가 필요한 프로젝트에 도전하고 있다. 바로 해저 건축이다. 위로 올리는 바벨탑이 승승장구하고 있으니 아래로도 내려가 보겠다는 심산이다. 사실 해저 건축의 문제는 적극적인 치수 이상이다. 방수도 문제지만, 물의 압력과 하중 탓이다. 공기의 밀도는 1㎡당 1.293kg이지만 같은 부피에서 물은 1000kg이다(섭씨 4℃ 기준). 거의 1000배, 이것만으로도 해저 건축은 보통 일이 아니다. 굳이 물 밑으로 내려가지 않더라도 그 세계의 재현이 목표인 수족관만 보아도 짐작이 가능하다. 고래도 들어가는 대형 수조라면 유리보다 가볍고 강한 아크릴을 사용하면서도 두께가 60cm에 이른다. 물 아래의 여건이 이렇다 보니, 도전은 의욕만큼 나아가지 않고, 상당 부분 기획 수준에 머무는 현실이다. 하지만 무엇보다 새로운 휴양 시설로서의 잠재력이 엄청나게, 기획안이 앞다투어 나오고



1, 2 DOT 프로젝트의 '워터 디스크스 언더워터 호텔'의 회의실과 객실은 수중 모듈에 설치한다. 3 공중에 솟아 있는 수상 모듈에는 풀장과 레스토랑 등의 시설이 들어선다. DOT 프로젝트는 이러한 단위 모듈 여러 개를 허브로 연결하는 구조다. 4 당장 예약해 묵을 수 있는 만타 언더워터 룸은 오롯한 독채라는 점이 매력이다.



5 포세이돈 언더워터 리조트는 선박 접선 시설을 제외한 모든 시설이 물속에 들어가 있는 작은 규모의 수중 호텔이다. 왼쪽의 공용 모듈에는 잠수함 탑승용 에어록까지 마련돼 있고, 오른쪽 공용 모듈에는 식당과 승강기, 프런트가 설치된다. 6 개별 모듈화된 수중 객실의 모습. 7 몰디브 콘래드 호텔의 해저 레스토랑.

있기는 하다. 그 중심지는 역시 새로운 건축의 전사장인 두바이다. 폴란드의 해양 과학자가 주도하는 DOT(Deep Ocean Technology)는 해저 지반에 기둥을 심어 원반형의 단위 공간(모듈)을 각각 바다 위와 아래에 설치하는 방식이다. 단위 공간이라고는 하지만 각 원반은 최소 1000㎡의 사용 가능 공간을 지니며, 그 두 배까지 면적 확장이 가능하다. 홈페이지(www.deep-ocean-technology.com)의 설명에 따르면, 지진과 기후변화는 물론 시설 자체의 모니터링을 통해 안전을 확보하며, 침수 등의 문제가 발생할 경우 해저 공간은 바로 물 위로 떠오른다고 한다. 물론 착공하지 않았으므로 이 모든 설명이 이론이라는 것만은 감안해야 한다. 비슷한 콘셉트의 포세이돈 언더워터 리조트(Poseidon Underwater Resorts)도 2008년 착공 예정이었으나 아직까지 소식이 없다. 포세이돈은 긴 복도를 가운데 두고 DOT보다 훨씬 작은, 개별 객실을 연결하는 구성이다. 해저 100m 가까이 내려간다는 야심 찬 계획이다.

망망대해에 나 홀로

이 정도로 대규모만 아니라면 해저 휴양 시설은 이미 현실이다. 아프리카 대륙 동쪽 인도양에 자리 잡은 탄자니아 펨바 섬의 만타 리조트에는 해저 객실(Underwater Room)이 있다. 망망대해에 떠 있는 3층짜리 독채로, 옥상 같은 맨 위층은 선데크고 1층은 거실과 욕실이며 맨 아래층 침실이 물에 잠겨 있는 형식이다. 물에서 250m, 보트로 2분 거리의 산호초 변이 지역인 블루 홀의 한가운데에 자리 잡고 있어, 물에서 날라 오는 저녁까지 먹고 나면 완전히 고립되어 바다에서 밤을 보낼 수 있다. 스웨덴의 엔스베리 호텔 그룹이 자국의 호수에 설치된 휴양 시설에서 착안했으며, 총 16동이 설치된 가운데 현재 한 동을 더 늘리는 공사를 진행하고 있다. 해저 객실에 묵으려면 2인 기준으로 만타 리조트 기본 숙박료에 1박당 1500달러를 더하면 된다고. 한편 2010년에는 이보다 더 완벽하게 갖춘 해저 공간에서 숙박할 기회가 있었다. 몰디브 랑갈리 섬의 콘래드 호텔에는 이타(Ithaa: 몰디브 공용어인 드히베히어로 '진주'라는 뜻)라는 해저 레스토랑이 있는데, 개장 5주년을 기념해 식사 예약이 없을 경우 스위트룸 임대했던 것. 1년 기한의 행사라 이제는 해저 객실에서 묵을 기회가 없지만, 식사는 여전히 수면 5m 아래, 곡면의 투명 아크릴 천장으로 보이는 바닷속 풍경과 함께 즐길 수 있다. 11



BOAT & SUBMARINE

수압 등으로 건물을 짓기가 어렵다면 배도 가능성이 높다. 크로아티아의 건축가 이반 필리피비치(Ivan Filipovic)는 '보텔(Botel=Boat+Hotel)'을 제안한다. 여러 척의 배를 일렬로 나열해 그 통합 공간에 숙박과 휴양 시설을 설치하는 것. 한편 아예 잠수함으로 물 밑을 넘나드는 관광 패키지도 있다. 런던에 거점을 둔 올리버스 트래블(Oliver's Travel)의 러버스 딥-마일 로 클럽(Lovers Deep-Mile Low Club)으로, 숙박 시설이 완비된 잠수함 임대 서비스다. 1박에 1만7500파운드부터.

진정한 연안 항해가 가능한 보텔의 분리형 모듈이 개별 객실은 아니다(위). 러버스 딥은 통째로 전세 임대하는 중형 잠수함이다(오른쪽).



저울 없이 요리를 논하지 말라 KITCHEN SCIENCE: SCALE

손수 만든 음식을 대접하겠다고 여자 친구를 초대했는데, 정작 맛이 있고 없고를 떠나 주섬주섬 요리하는 꼴이 애처롭고 궁상맞다면 역효과다. 계량하고 재고 측정하라. 멋있어 보일 뿐더러, 사실 그게 요리의 기본이다.

WORDS 이용재 PHOTOGRAPHS 최민석

계량은 성공적인 요리의 필수 조건이다. '내 끼니는 주로 라면에 밥이니 뭐 계량까지야'라고 생각할 수도 있다. 오산이다. 봉지 뒷면의 지시에 따라 물의 양과 끓이는 시간을 맞추면, 하다못해 라면도 훨씬 더 맛있다. 마음에 들지 않는다면 그 맛을 기준으로 삼아 취향에 맞춰 물과 시간을 조절하면 된다.

시판되는 라면은 대개 550ml 안팎의 물을 넣으라고 하는데, 내 경우 간이 살짝 강한 것을 좋아해 10%를 줄인 500ml로 끓인다. 계량은 들고 다니는 먹는 샘물 병이면 충분하다. 가득 채우면 500ml니까. 하지만 요즘은 차라리 저울을 쓰는 게 훨씬 더 편하다. 라면과 밥의 울타리를 넘어서고 싶은 사람이라면, 저울 하나 정도는 갖추는 것도 좋다. 생각보다 쓰임새가 훨씬 다양하기 때문이다.

물론 첫 쓰임새는, 앞에서도 말했듯 요리를 위한 것이다. 정확한 계량은 요리 수준 향상의 선결 과제이자 조건이다. 인터넷 시대에는 요리도 충분히 혼자 익힐 수 있다. 유튜브에는 웬만한 요리 관련 동영상도 그야말로 '깨알같이' 올라 있으며, 레시피도 넘쳐난다. 개인 블로그를 믿을 수 없다면 식품 회사나 푸드 네트워크 등에서 홍보 차원으로 올리는 것들을 참조하면 된다. 레시피 적용을 위한 저울 하나만 갖추면 원하는 시간에 원하는 속도로 느긋하게 요리 솜씨를 갈고닦을 수 있다. 만약 제2의 커리어를 미리 준비하고자 제과 제빵을 염두에 두고 있다면, 정확한 계량이 일반 음식보다도 더 중요하므로 저울은 반드시 갖춰야 한다.

저울은 이렇게 잘 먹는 데 도움을 주는 한편, 잘 먹지 않는 데도 필요하다. 다이어트 이야기다. 체중 감량을 위해 식이요법을 따라야 한다면, 음식의 양 조절을 위해서도 저울이 필요하다. 객관적 기준을 제시해주므로 음식의 양에 대한 이해가 훨씬 빠르다. 뻘뻘한 식단 조절이 필요하지 않은 상황이라도, 저울로 정확히 분배해 매번 같은 양을 먹는 습관을 들이면 과식도 예방할 수 있다. 이래저래 저울의 존재는 특이지 절대 실이 될 수가 없다.

정의의 여신(Justitia)의 왼손에는 천칭이 들려 있다. 공정함을 상징하는데, 이처럼 가장 원시적인 형태의 저울의 역사는 기원전 4세기까지 거슬러 올라간다. 최근 번역 출간된 음식 문화 미사시 <포크를 생각하다(Consider the Folk)>에 따르면, 막대기에 접시 두 개를 매단 바로 그 구조였다는 것이다. 하지만 당시에는 저울을 소유한 사람이 많지는 않았으며, 금 같은 귀중품을 다는 데 쓰였고 한참 뒤에나 부역으로 진출했다고 한다.

이러한 저울이 용수철의 아날로그 방식을 거쳐 오늘날엔 디지털로 진화했다. 물건을 얹으면 그 무게에 의해 스트레인 게이지(Strain Gauge)가 가늘어지고, 그에 따라 증가하는 저항을 전압 변화를 거쳐 수치로 환산하는 방식이다. 같은 원리를 적용하므로 그게 그거 같지만, 전자저울을 고르는 요령도 분명히 있다.

일단 용도에 따른 측정 범위와 크기가 가장 중요하다. 집에서 쓸 요량이라면 중간 정도인 5kg짜리가 적당하다. 2kg은 살짝 모자라고, 10kg은 많이 넘친다. 한계 중량에 따라 저울의 크기 자체도 커지니 굳이 10kg짜리까지는 필요 없다. 또한 계기판은 눈에 잘 들어와야 하며, 제과 제빵 등에 쓸 때 가루가 들어가지 않도록 완전히 밀폐되어 있어야 한다. 여러 가지 재료를 한 그릇에 담을 때 편하도록 0점 조정(Tare) 버튼은 필수며, 종종 부피가 큰 물건의 무게를 잴 때 편하도록 계기판만 들어낼 수 있거나 물건 올려놓는 판만 따로 떼어 씻을 수 있는 제품도 있다.

한편 커피를 좋아해 콩을 직접 갈아 마신다면, 손바닥만 한 작은 저울(한계 중량 1kg 안팎)을 따로 구입해 그라인더 앞에 놓아두는 것도 좋다. 요즘은 아예 커피 전용 저울마저 나온다. 콩 무게를 다는 것은 물론 타이머가 함께 달리 시간 대비 추출률을 편하게 측정할 수 있다. 예를 들어 22g의 원두로 360g의 커피를 2분 30초 동안 내리는 식이다.

지난호 주방용 온도계가 그랬듯이, 주방용 저울도 꼭 주방에서 요리할 때만 사용할 일이 생기는 것은 아니다. 적어도 신제품 스마트폰을 구입한 다음에 광고에서 초경량이라고 자랑하던 숫자가 맞는지 확인할 때도 요긴하다. H

1 담뱃갑보다 조금 큰 휴대용 저울. 보호 뚜껑을 저울 접시로 사용할 수 있다. 용량은 500g. 2 0.1g 단위로 1kg까지 측정할 수 있는 휴대용 저울. 보호 뚜껑을 저울 접시로 사용할 수 있으며, 휴대 시에는 디스플레이 및 조작부를 접을 수 있다. 3 상판 전체가 유리로 덮여 있어 청소하기에 편리한 디지털 저울. 1g 단위로 5.25kg(11파운드)까지 잴 수 있다. 4 요즘 디지털 저울은 대부분 아이패드처럼 납작하다(물론 아이패드보다는 두껍다). 측정 후 60초가 지나면 자동으로 꺼진다. 용량은 5kg. 5 본문에서 언급한 것처럼 타이머까지 내장된 커피 전용 저울로, 0.1g 단위로 최대 2kg까지 측정 가능하다. 커피 주전자와 드리퍼를 올려둘 수 있는 전용 트레이도 따로 구매할 수 있다. 6 센서와 회로를 테두리에 배치해 한가운데가 투명한 5kg짜리 주방 저울. 조작 버튼은 당연히 터치 방식.



피부 과학과 천연 원료의 조화

MASTERPIECES OF BEAUTY

천혜의 자연에서 엄격하게 선별한 재료, 고대부터 이어져 내려오는 특별한 레시피, 오랜 시간의 연구를 통해 완성한 피부 과학. 이 모든 것을 결합해 만든 특별한 화장품들을 소개한다.

WORDS 신경미 PHOTOGRAPHS 박남규

MIU
h

1 네베 디 카말도리 고대의 성분, 고대의 방식으로 만든 수공 비누. 천연 성분으로 만들어 화학 성분 알레르기가 있는 민감성 피부는 물론이고 아기가 사용해도 무해하다. 125g 2만3000원 카말도리.

2 크림 앙씨엔느 고대부터 전해 내려오는 메도폼 시드 오일과 오스만투스 플라워 추출물 등의 천연 원료가 함유되어 있는 크림. 100g 45만원 프레쉬.

3 로지오네 도보-바르바 라벤다 습식 및 전기 면도 후 상쾌함을 제공하고 피부 톤과 밸런스를 회복시킨다. 울과 알코올 혼합의 에프터셰이브로 피부가 붉어지는 민감성 피부에 적합하다. 100ml 10만8000원 산타 마리아 노벨라.

4 에드온 인디비주얼 안티 드라이니스 로션 순수 리포 다나뎀 성분이 외부 자극으로부터 피부 겉표면을 보호하고, 피부 흡수력을 향상시켜 다른 제품의 효과를 극대화하는 로션. 30ml 18만원 노에사.

5 스킨 하이퍼 아이디얼라이저 녹차, 해조류 성분을 함유하고 있어 피부 수렴과 재생 에너지를 높이고 피지 분비를 조절해 맑은 피부로 가꿔주는 농축 에센스. 60ml 55만원 노에사.

6 크레마 이드랄리아 아보카도 오일 성분과 비타민 E 성분이 피부 트러블을 유발하는 유해 환경을 차단하고 항산화 기능을 증진시킨다. 장미와 가데니아의 허브 향이 아로마테라피 효과를 선사한다. 50ml 13만3000원 산타 마리아 노벨라.

7 아이에라스 사루브리스 데이 노닉스 크림 밀크 시슬이 함유된 페이스 크림으로 보습과 탄력에 효과가 탁월하다. 바람, 추위, 공해 등에 노출된 피부의 스트레스를 줄여준다. 50ml 29만9000원 산타 마리아 노벨라.

WITH NOBLE SPRIT AND RECIPE CAMALDOLI

중세 시대부터 1000년의 세월 동안 철저히 계승된 비밀의 레시피로 만드는 화장품이 있다. 이탈리아 중부 토스카나 주에 자리한 아펜니노 산맥의 한 자락인 1100m의 아레초 국립공원에 있는 수도회에서 소량 제작하는 화장품 카말돌리가 그 주인공이다. 로마제국의 멸망 후, 유럽은 암흑기로 알려진 중세 시대가 도래하는데, 이 시대 의술 또한 쇠락기를 겪는다. 고대의 의술은 잊혀지고 수도사들을 중심으로 전수되었다. 수도사들은 일반인의 치료를 도울 수 있는 병원 역할을 할 수도원을 설립하고, 직접 약초를 재배하고, 약을 제조하며 치료를 시작했다. 오늘날까지 이어온 카말돌리 수도원의 기원이다. 1000년의 역사를 고스란히 간직한 카말돌리의 안티카 파르마치아(오래된 약국)는 현대 화장품 기술의 발달과 함께 기존 의약품의 개념에 화장품의 의미를 더해 천년의 레시피를 담은 새로운 개념의 화장품을 선보이고 있다. 극히 소량만을 생산해 그 소장 가치가 더욱 높다.

(왼쪽 위부터)
에들리엔스 프리미엄 수분 크림 카말돌리의 대표 수분 크림. 풍부한 히알루론산이 수분을 충전해주고, 사포닌 성분과 비타민 E 성분이 항산화 작용을 도와 젊고 탄력 있는 피부로 가꿔준다. 50ml 14만8000원.
프리미엄 엑스포플레 프로폴리스 프리미엄 크림 카말돌리 지역에서 생산되는 최상급 프로폴리스가 함유되어 있다. 피부 속 노폐물을 용해해 피지 분비를 억제하고 천연 피부 보호막을 생성하여 뛰어난 항균 작용으로 피부 트러블을 방지해준다. 지성 피부, 색소 침착된 피부에 효과적이며 햇볕에 노출이 잦은 사람들에게 특히 좋다. 50ml 14만8000원.
아보카도 페이스 오일 트러블이 심한 민감성 피부에 좋은 페이스 오일로 피부를 강화하고, 피부 재생 효과와 기미 완화, 소독 효과를 겸비하고 있다. 보습력이 탁월해 얼굴 전체에 사용해도 좋고, 굵스 트러블 완화용으로 사용해도 좋다. 100ml 12만원.
토니코 알라 에르베 피부 타입이나 나이에 관계없이 누구나 쓸 수 있는 스킨 토너. 얼굴 본연의 색으로 돌아오게 도와주며, 천연 꽃 성분과 약초 성분이 피부에 보호막을 씌워주고 영양을 공급해준다. 200ml 6만5000원.

ITALIAN BEAUTY ESSENCE SANTA MARIA NOVELLA

피렌체의 명소인 비아 델라 스킴라 16 지역에서 멀지 않은 곳에 자리한 세계에서 가장 오래된 약국인 'Officina Profumo-Farnaceutica di Santa Maria Novella', 산타 마리아 노벨라 약국은 과거 도미니크 수도사들이 사용했던 고대 제조법을 연구하며 오늘날까지 그 전통을 계승해 발전시키고 있다. 과거 산타 마리아 노벨라의 제품을 사용한 이들을 살펴보면 브랜드에 대한 믿음이 견고할 수밖에 없다. 16세기 메디치 가문부터 17세기 유럽의 왕족과 귀족들이 이 브랜드의 열혈 고객층이다. 메디치가의 카트리나 공주와 프랑스 앙리 2세의 결혼을 축하하기 위해 수도사들은 향수를 만들었는데, 이것이 바로 오늘날 브랜드를 대표하는 제품인 '아쿠아 디 콜로니아'다. 400년이 지난 오늘날까지 최상의 원료와 전통적인 생산 절차를 따른 향수와 에센스, 각종 스킨 케어 제품, 방향제 등을 비롯해 꿀, 차, 허브, 시럽, 오일 등을 모두 수공으로 생산하고 있다.

(오른쪽 위부터)
아에타스 사부브리스 리제너레이티브 세럼 1500m 고도에서 재배된 사과 세포 배양 추출물이 함유된 세럼. 외부 환경으로부터 피부를 보호하고 피부 활력 및 피부를 부드럽고 밝게 개선해주며 눈가에 탄력을 부여하고 붓기 제거에도 도움을 준다. 50ml 29만8000원.
로지오네 도뽀-바르바 멜로그라노 습식 및 전기 면도 후 상쾌함을 제공하고 피부 톤과 밸런스를 회복시킨다. 물과 알코올을 혼합한 애프터셰이브 로션으로 피부가 붉어지는 민감성 피부에 적합하다. 100ml 10만8000원.
에멀지오네 아날콜리카 피부 수렴과 연화, 리프레이 효과가 있는 액상 밀크 타입의 남성용 에멀션. 알코올을 함유하고 있지 않아 트러블이 잦은 민감한 피부에 사용하면 좋다. 100ml 12만8000원.
크레마 알 폴리네 엑스트라 버진 올리브 오일과 천연 허브 추출물 성분이 함유돼 피부 톤을 맑게 개선하고, 피부 탄력을 유지한다. 노화된 피부에 적합하며 주름 예방 효과가 탁월하다. 50ml 16만8000원.

CELL CARE NOESA

그리스어로 마음, 정신, 이성 등을 의미하는 'NOUS'와 같은 의미인 라틴어 'NOE'에서 브랜드 명을 따온 노에사(NOESA). '인간의 마음은 인생의 위대한 기운과의 긍정적인 접근을 통해 이뤄진다'는 뜻이 담겨 있다. 창립자 게이트 게르겐 박사와 그의 연구팀은 고분자와 바이오프톤의 에너지 가능성에 대해 연구했고, 치유에 효능이 있는 식물들의 긍정적인 효과를 빛에 의한 세포 대사로 이동시키는 방법을 개발했다. 10년간의 실험을 통해 얼굴 내부의 '빛'을 밝혀주는 스위치 물질을 개발했는데 이 물질이 노에사의 핵심 성분인 '알케메틱스(Alchemetics)'다. 알케메틱스는 연금술을 이용한 식물 추출물로 세포 재생 능력을 최상으로 이끌어준다. 노에사의 또 하나의 핵심 성분은 피부 깊숙이 재생 효과를 전달하는 다나뎴(Danadem). 피부에 가장 가깝거나 동일한 성분들로만 만든 다나뎴에는 보존제, 첨가제, 미네랄 오일 성분, 실리콘, 미민, 향수, 색소가 전혀 함유되지 않았다. 10만원 후반대부터 100만원대까지 폭넓은 가격대로 구성되어 있다.

(왼쪽 위부터)
에드온 인디비주얼 안티 드라이니스 로션 다른 제품과 섞어 사용하는 다나뎴 액체 로션. 피부에 더 깊은 보습과 케어가 필요하다고 느낄 때, 다른 제품과 함께 사용하면 효과를 극대화한다. 30ml 18만원.
클렌징 워드 컨디셔닝 피부에 쌓여 있는 노폐물과 독소를 없애고 영양을 공급하는 컨디셔닝 제품. 디톡스 작용은 물론이고 화장품의 흡수력을 상승시킨다. 스킨렌이 세안 후에도 수분 증발을 차단시킨다. 마사지하듯 가볍게 롤링한 후, 물로 씻어내거나 젖은 거즈로 부드럽게 닦아내면 된다. 125ml 19만원.
스킨 토닉 프레쉬 스무스니스 강력한 수분 공급 효과를 선사하는 판테놀이 함유된 스킨 피부 밀착력과 진정 작용이 뛰어나고 미세한 상처 치료에 도움을 준다. 애프터셰이브로도 사용 가능하다. 125ml 19만원.
스킨 하이퍼 아이디얼라이저 다나뎴과 지베렐린, 알케메틱스30이 함유된 에센스로 피부에 축적된 스트레스를 제거한다. 녹차, 해조류 성분이 피부 수렴과 재생 에너지를 높이고, 피지 분비를 조절해 맑은 피부로 가꿔주고, 금 성분이 피부 속 전해질로 작용해 혈색을 개선하고 해독 작용을 한다. 60ml 55만원.

TRAVEL BACK IN TIME FRESH

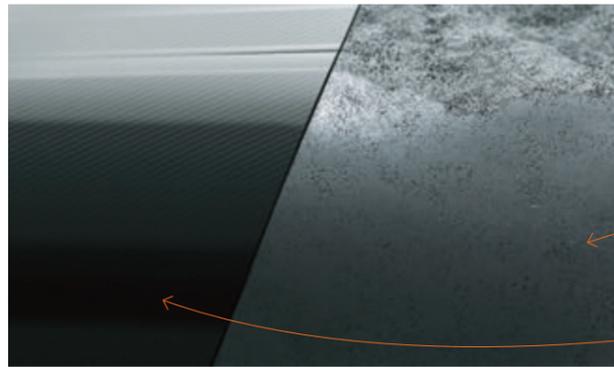
히포크라테스와 함께 서양 의학의 시초로 불리는 클라우디우스 갈레누스가 전사들의 상처를 치료하기 위해 개발한 전설의 크림을 갈레누스 전집을 바탕으로 재현한 크림이 있다. 이 크림은 피부를 재생하고 진정시키며 보호하는 효과가 뛰어나, 18세기 프랑스의 마리 앙투아네트도 이 기록을 바탕으로 개발한 크림을 얼굴과 목, 가슴의 피부 보호와 탄력을 위해 사용했다고 전해진다. 프레쉬 연구소는 오랜 연구 끝에 1800여년이 지난 오늘날 이 전설적인 포물러를 그대로 재현하는 데 성공했다. 최고급 원료와 수도승의 신성한 노동으로 완성된 프레쉬 크림 앙씨엔느는 세계에서 가장 리치하고 신성한 크림이다. 체코의 수도원에서 수도사들이 직접 저어서 만드는 핸드 블렌딩 방식으로 제조되는 크림 앙씨엔느는 고대부터 전해오는 최고 원료인 메도폼 시드 오일과 오스만투스 플라워 추출물과 같은 천연 원료로 만든다. 중세 전반에 걸쳐 전해 내려오는 전설적인 제조법 그대로 만드는 이 크림은 피부의 보습막을 형성해 피부 본연의 광을 뽐어 나오게 한다.

프레쉬 크림 앙씨엔느 스킨 케어 맨 마지막 단계에서 손바닥에 제품을 녹인 뒤 얼굴과 목, 가슴 등에 발라준다. 영양분이 매우 풍부해 소량만 사용해도 효과를 느낄 수 있다. 100g 45만원. **μ**



THE GADGETEER

THE FURNITURE



ONYX SOFA

푸조 디자인 랩이 제작한 특별한 소파. 2012년 파리 모터쇼에서 선보인 '오닉스 600마력 하이브리드 스포츠카'에서 영감을 받아 투톤 콘셉트로 탄생한 작품이다. 시트 길이만 약 3m. 가격은 약 2억원에 책정됐는데, 비싼 데에는 이유가 있다. 소파에 사용된 돌은 1만 1000여 년 전부터 활동 중인 프랑스 오베르뉴 화산에서 채취한 '볼캐닉 라바'라는 현무암이다. 여기에 탄소섬유 소재를 조합했다. 무게는 약 363kg. 누워서 편하게 야구 경기를 관람할 수 있을지 의문이지만, 내구성만큼은 월등해 대대손손 물려줄 수 있을 듯. peugeotdesignlab.com

AXOR STARCK V

이런 건 길게 설명해봤자 손가락만 아프다. 백문이 불여일견이다. 샤워기와 수도꼭지 등 욕실 기물에 일가견이 있는 독일 한스그로헤 그룹이 악소르 브랜드의 신제품으로 소개한 소용돌이 수도꼭지다. 이름처럼 필립 스타크 컬래버레이션 시리즈의 하나인 악소르 스타크 5는 몇 가지 파생 모델이 있지만 공통점은 소용돌이치며 올라온 물줄기가 투명하고 열린 수관을 따라 흘러나온다는 거다. 투명한 부분은 크리스털로 제작됐다. 지난 4월 밀라노 가구박람회 출품되었으며, 곧 출시 예정이다. www.hansgrohe.co.kr



THE VEHICLES



HALFBIKE

발로 구르거나 몸을 좌우로 흔들며 추진력을 얻는 아이들 장난감이 아니라 일반 자전거를 대체할 개인용 교통수단으로 개발된 3륜 자전거(큰 바퀴가 앞바퀴다). 가장 큰 특징은 안장이 없고 서서 탄다는 것. 하프바이크에 올라타고 브레이크 레버가 달린 마스트를 두 손으로 친 채 페달을 밟으면 운동 효과는 제대로 나올 것 같다. 뒷바퀴 쪽에 힌지 서스펜션이 달려 몸을 기울이는 것으로 뱅킹과 방향 전환이 가능하다. 여름께 첫 출시할 예정이라며 999달러에 예약 주문을 받고 있다. halfbikes.com



BBO DONUT BOAT

출시된 지 몇 년 됐고 이동이 본래의 목적이 아닌 탈것이지만 때는 바야흐로 여름을 향해 치달고 있으니 재미삼아 구경하시라고 선정했다. 이름 하여 바비큐 도넛 보트! 한가운데 차콜 그릴과 원형 테이블이 설치되어 있어 최대 8~10명까지 둘러앉아 고기를 구워 먹으며 유람할 수 있다. 시속 8~11km로 움직일 수 있는 8~9.9마력 엔진 또는 전기모터를 장착할 수 있으며, 보트 전체를 가리는 파라솔에서부터 LED 조명, 스테레오 시스템은 물론 전용 트레일러까지 다양한 옵션이 제공된다. 미국에서는 이걸 대여해주는 서비스도 생겨났다. bbq-donut-boat.com



COPENHAGEN WHEEL

두카티 모터사이클의 출력이 70년 전 자전거에 부착해 준(準) 모터사이클로 업그레이드할 수 있는 소형 엔진을 만들기 시작하면서부터였다면, 평범한 자전거를 전기 자전거로 만들어주는 코펜하겐 휠을 개발한 미국의 벤처기업 슈퍼페데스트리언은 70년 후에 어떤 기업이 돼 있을까? 커다란 원반형 허브에 리튬이온 배터리와 모터를 내장한 코펜하겐 휠은 내리막길에서 페달을 뒤로 밟거나 제동 시에 충전도 가능한 에너지 회수 시스템을 장착했고, 스마트폰에 연결해 주행 관련 정보를 기록하고 공유할 수 있도록 블루투스도 탑재했다. 출가를 출시 예정. 예약 주문 가격 799달러. superpedestrian.com



C-EXPLORER 5

생긴 건 과학 탐사용 같지만 엄연히 개인용. 취미용이다(물론 탐사용으로 사용할 만한 성능을 갖췄다). 네덜란드의 벤처기업 U보트 워스(U-Boat Worx)는 돈 많은 호사자들을 위한 심해 잠수정을 만든다. 현재 탐승 인원(2·3·5인)과 잠항 심도(100·300·1000m)에 따라 다섯 가지의 잠수정을 판매하고 있는데, 이 모델은 다섯 명이 타고 수심 300m까지 내려갈 수 있는 잠수정이다. 로봇 팔(머니풀레이터)이나 소나, 수중 모뎀 등의 옵션 사양도 제공한다. uboatworx.com



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

THE CAMERAS



360FLY

호텔이나 콘도 등의 객실을 소개하는 360° 버추얼 투어 동영상을 본 적이 있다면 이해가 빠르겠다. 파노라믹 비디오 카메라 360플라이는 일단 동영상을 찍은 다음 재생할 때 마우스(PC)나 손가락(스마트폰이나 태블릿)으로 감상 시점을 변화시킬 수 있다. 시야각은 수평으로 360°, 수직으로 240°에 달하니 거의 모든 범위의 주변 상황을 동시에 기록한다는 얘기다. 익스트림 스포츠를 즐길 때는 물론 파티를 열었을 때 거실 테이블 한가운데 올려두고 촬영한 다음 나중에 찬찬히 돌려가며 볼 수도 있다. 영상 품질은 HD고, 5m 방수 가능하며, 무게는 120g, 용어를 449달러에 출시 예정이며, 짙막한 기둥 위에 카메라를 부착한 마이크로 버전도 준비 중이다. 360fly.com



BELLAMI HD-1

디지털은 아날로그를 꿈꾼다고 그랬던가. 향수를 자극하는 디자인이 눈길을 끄는 디지털 캠코더. 8mm 필름을 쓰는 왕년의 흙무비 카메라처럼 방아쇠를 당겨 촬영하는 손맛도 쓸쓸한 8mm 디지털 캠코더다. 210만 화소 1/3" MOS 센서가 탑재됐고 초당 10~30프레임까지 지원하니 딱히 고성능 모델은 아니지만, 렌즈 교체 가능하다는 점—D 마운트를 기본으로, C/GS/M42 마운트 어댑터 별매—은 매력적이다. 9만1800엔. chinon.co.jp



LYTRO ILLUM

2011년에 미국의 벤처기업 라이트로가 라이트필드 카메라를 발표했다. 초점을 잡지 않고 촬영한 다음 나중에 사진을 보면서 원하는 지점에 초점을 맞출 수 있는 방식(라이트필드 기술)이었으니 정확하게 말하면 '무초점'이라기보다는 '후초점' 카메라라고 할 수 있다. 최초의 모델은 장난감 같았지만 곧 등장할 일품은 그야말로 카메라처럼 생겼다. 디자인만큼 사진 품질도 우수해졌으며 4" LCD와 8배 줌렌즈, GPS와 와이파이를 내장하는 등 다른 기능도 가득 채워졌다. 올봄 현재 예약금 250달러에 주문을 받고 있다(배송 시 1249달러 추가). lytro.com



FLIR ONE

아이폰용 열화상 카메라 액세서리. 적외선 감지 렌즈와 VGA급 일반 렌즈로 찍은 영상을 조합해 열화상을 만들어준다. 열감지 범위는 0~100°C고 감지 해상도는 0.1°C다. 재미 삼아 찍어볼 수도 있겠지만, 깜깜한 어둠 속에 누군가 숨어 있는 게 아닐까 살펴보거나 집 외벽의 열 손실을 살펴보는 등 다분히 실용적이기도 하다. 1400mAh 배터리가 따로 내장돼 있다. 올봄 현재 예약 주문을 받고 있으며 가격은 350달러 정도로 예상된다. 하반기에는 안드로이드 버전도 내놓을 계획이라고. flir.com/flirone



THE PRINTERS

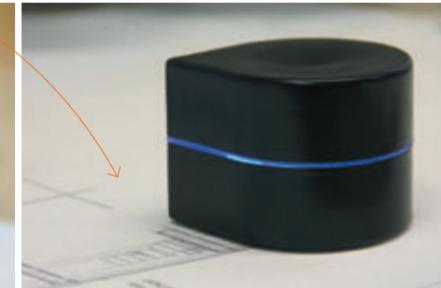
LIX

요거 참 희한한 물건이다. 일종의 공예 도구로 활용할 수 있는 3D 펜으로, 내장 배터리의 전원으로 열선 펜촉을 가열하면 뒤쪽지에 삽입한 필라멘트(ABS 또는 PLA 수지)가 녹아 흘러나오면서 바로 굳는다. 흘러나오는 필라멘트의 양을 조절하는 버튼이 달려 있어 펜을 움직이는 속도를 달리하면 허공에 입체로 그려지는 선의 굵기를 조절할 수도 있다. '세상에서 가장 작은 3D 프린터'라고 소개된 리스 펜의 활용 범위는 사용자의 상상력에 달려 있다. 특이한 조형물을 만들 수도 있고, 공중에 글씨를 써 올릴 수도 있으며, 구멍을 뚫거나 찢은 티셔츠를 메시 방식으로 장식할 수도 있다. 5월 29일까지 킥스타터에서 투자 모금 중인데, 21일을 남겨둔 현재 이미 목표 금액의 20배 가까이 달성했다. lixpen.com



POCKET PRINTER

이스라엘의 주타랩에서 개발한 로봇형 포켓 프린터. 별다른 장치 없이 인쇄 가능한 휴대용 카트리지가 따로 부르는 게 맞을지도 모르겠다. 높이 10cm, 지름 11.5cm, 무게 약 300g의 작은 크기로, 노트북이나 스마트폰에서 블루투스를 통해 출력 전송하면 펼쳐 놓은 종이 위를 사방팔방 돌아다니며 인쇄한다. 아직은 프로토타입이라 속도가 느리고 인쇄 품질이 떨어지지만, 이만한 크기라면 진정한 의미의 휴대용 프린터라고 할 수 있다는 점에서 후한 점수를 주고 싶다. 무엇보다 DIY 마니아라면 나무판자 위에 설계를 그릴 때 요긴하게 활용할 수도 있겠다. 내년 초 출시 예정. zutalabs.com



COLE BAR

장인의 예리한 시선에 흡족함을 채워주지 못한 작품은? 망치로 깨뜨려야 하는 뱀. 최첨단 3D 프린터로 만든 작품을 부수는 데는 콜 바 같은 최신 장도리가 제격이다. 미국 (파플러 머캐닉스)는 이렇게 평했다. "콜 바는 망치계의 레더맨이다." 생김새도 멋지지만 멀티 툴 레더맨에 빗발 만큼 일곱 가지 다기능(망치, 크고 작은 못뿔이, 180°까지 측정 가능한 각도계, 소켓 렌치 등)이 들어 있기 때문이다. 탄소 강철 소재. 올해 4분기에 배송 예정으로 99달러에 예약 주문을 받고 있다. colebar.com



MARK FORGED MARK ONE

점점 현실로 다가오고 있는 3D 프린터는 현재 20년 전의 애플 뉴턴—세계 최초의 개인 정보 단말기(PDA)이자 태블릿 플랫폼—쯤 되는 상황이다. 지금 모델로는 성공하지 못했지만 실용적인 차세대 후예들을 이끌어내는 초석 같은 역할을 한다는 의미다. 그중 마크원은 '카본 파이버 출력 가능한 세계 최초의 3D 프린터'라는 캐치프레이즈를 내걸고 등장한 녀석이다. 물론 다른 3D 프린터처럼 저렴한 건고하지는 않은 PLA 수지도 사용할 수 있을뿐더러 탄소섬유, 유리섬유, 나일론, 케블라까지 폭넓은 재료로 실생활에서 쓸 수 있는 튼튼한 오브제를 만들 수 있다. 기본형 4999달러에 예약 주문을 받고 있다. Markforged.com

THE LIFESTYLE



AZOI WELLO

사용자의 건강 상태를 측정해주는 헬스 트래커로, 웨어러블 기기라기보다는 그냥 아이폰 케이스처럼 생겼다. 사용법은 간단하다. 사진처럼 아이폰을 양손으로 쥐면 몇 초 안에 심박수, 혈압, 체온, 혈중 산소 농도, 심전도 등을 측정해 보여주고 기록한다. 옵션인 호흡 장치를 연결해 입김을 불어넣으면 심폐 능력까지 측정해준다. 아이폰을 통해 다른 무선 체중계와 동기화할 수도 있다. 아이폰 4S, 5, 5S 모델이 올 가을 35개국에 동시 출시될 예정이며, 추후 안드로이드폰 케이스 제조사와 기술 협력을 진행할 계획이다. 199달러. azoi.com



AETHER CONE

큰 내가 본 영화 평점을 매기고 내게 다른 영화를 추천해주는 '왓치'라는 소셜 서비스와 비슷한 방식으로 음악을 추천해준다. 온라인 스트리밍 서비스, 인터넷 라디오 방송, 팟캐스트에서 노래를 끌어오는데, 사용자가 어떤 노래를 듣고 어떤 노래를 건너뛰는지 학습해 알아서 적절한 노래를 선곡한다. 그것도 어느 시간대, 어느 장소에서 듣는지를 고려해서. 전면 스피커 그릴 전체를 다이얼처럼 돌리면 다음 곡을 재생하고, 가운데를 가볍게 누르면 정지, 길게 누르면 아이폰 시리처럼 사용자의 음성으로 선곡을 받아준다. 우퍼(3")와 트위터로 구성되어 제법 좋은 소리를 들려주며 iOS 7 또는 맥 OSX 10.9 이상을 지원한다. 에어플레이 재생도 가능하다. 울여름 출시 예정. 399달러. aether.com

BRAGI THE DASH

영화 <허>가 제시하는 머지않은 미래 세계에서 사람들이 늘 귀에 무선 이어폰을 끼고 다닌다. "기분이 좋지 않아 보여요. 좋은 노래 하나 틀어드릴까요?" 발달한 기술 덕에 디지털 기기는 다정다감해졌고, 외로운 현대인은 이내 그들과 사랑에 빠진다. 뭐, 아직 그 정도는 아닐지라도, 센서가 탑재된 무선 이어폰 더 대시는 당신을 꽤 잘 챙겨줄 거다. 움직임, 심박수, 에너지 소모량에 말투까지 살펴 사용자의 상태에 따라 적절한 음장 효과를 선택해준다. 블루투스4와 와이파이를 지원하는데, 자체 내장된 4G 메모리 덕분에 이어폰형 MP3 플레이어처럼 사용할 수도 있다. 1m 방수를 지원하며 골전도 마이크를 통해 핸즈프리 통화도 가능하다. 최근 킥스타터 투자 모금에 성공했다. 예약 주문 299달러. bragi.com



DORTAL PREDICTABLES

이스라엘의 디자인 회사 도르탈이 고안한 콘셉트 제품. 팔찌형 웨어러블 기기와 거치형 스탠드 기기 두 가지로 구성된 일정 관리 디바이스다. 둘 다 기본적으로는 초소형 프로젝터라고 보면 된다. 팔찌는 손바닥에, 스탠드는 벽에 일목요연하게 정리된 스케줄을 투사한다. 게다가 이 투사된 화면을 터치로 조작할 수 있는데, 프리딕터블스는 사용자의 행동 패턴을 자료로 참고와 제안을 제공하는 것을 목표로 했다. 하지만 전문가들이 관심을 보이는 건 외려 '조인자'보다는 '터치 인터페이스의 손바닥 프로젝터'라는 측면. 충분히 실현 가능한 기술이기 때문이다. 현재 시제품까지 완성한 상황. dordesign.com



SCIENCE FICTION

천사가 지나가는 시간

WORDS 김주영

작가 김주영은 제2회 황금드래곤 문학상을 수상한 이래 SF와 판타지, 라이트 노벨 등 다양한 장르를 자유롭게 넘나들며 새로운 시도를 담은 작품을 다양한 매체에 발표해왔다. 단편집 <보물달 징크스>와 장편 <그의 이름은 나호라 한다> <열 번째 세계> <이카, 루즈> <여우와 둔갑설계도> 등을 출간했고, 두 번째 단편집 <이 밤의 끝은 아마도> 출간을 앞두고 있다.

작업실은 과묵하고도 잔인한 취미를 가진 살인자의 참고 같았다. 바닥에 나란히 정렬되어 있는 플라스틱 바구니에는 절단된 팔, 다리, 몸통의 일부분이 아무렇게나 담겨 있었다. 접합부에서 뼈속이 튀어나온 철골이나 가느다란 전선이 아니라면 사람의 진짜 몸과 구분하기가 힘들었다. 하란은 바구니 속에 있는 팔을 하나 집어 들고 탄력 있는 인공피부를 쓰다듬어 보았다. 인공피부는 인간의 살결처럼 부드러웠다. 하드웨어 2실에 있는 지호가 개발한 인공피부였다. 이 피부를 개발한 뒤, 지호의 연봉은 두 배로 뛰었고 연구소의 매출은 50% 증가했다. 하지만 살면서 눈을 감은 하란의 손끝에 닿은 인공피부에는 체온이 없었다. 하란은 냉랭한 속에서 외로움을 느끼며 다시 눈을 떴다.

눈높이보다 조금 더 높은 곳에는 인공피부를 벗겨낸 로봇의 철골이 빨래처럼 줄에 매달려 있었다. 철골은 모두 여기서 이루어지는 창조 재료였다. 흙으로 사람을 빚는 대신, 철골을 이어 인간을 만들어낸다. 작업실의 주인인 마켄은 이곳을 '신의 작업실'이라고 불렀다. 그 말을 들은 지호가 그러면 너는 창조의 신이냐며 비교했지만, 마켄은 그 말에 콧방귀도 뀌지 않았다.

하지만 창조는 하드웨어에서 끝나지 않는다. 흙에 생기를 불어넣듯 철골에 생명을 불어넣지 않으면 안 된다. 2진수와 복잡한 규칙으로 이루어진 신경, 그 신경을 만드는 일이 하란의 몫이었다. 하란의 프로그램이 탑재되는 순간, 마켄이 만든 인형은 인간이 된다. 그런 면에서 보면 오히려 '창조의 신'이라는 별명은 하란에게 더 어울렸다.

작업실에 서서 마켄의 재료들을 쳐다보면 하란은 갑자기 발치에서 강강대는 소리를 듣고 아래를 내려다보았다. 부드러운 털이 발목을 비비고 있었다.

"세네구나."

하란은 자신을 올려다보며 꼬리를 치는 강아지를 안아 올렸다. 프로그램의 발달 속도에 맞춰 일주일 전에 마켄이 교체한 세네의 몸은 이전보다 컸다. 목직한 세네의 무게를 느낀 하란은 진짜 세네가 지란 듯한 기분이 들었다.

세네에게 탑재한 프로그램은 스스로 학습하며 발달해 나가고 있었다. 갓 태어난

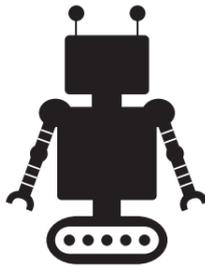
아기가 학습을 통해 점점 뇌를 발달시키듯 세네에게 탑재된 프로그램, 인공지능은 초기에 주어진 조건과 복잡한 규칙을 조합하며 느릿느릿하게 진화해 나간다. 움직임조차 느리던 세네는 네 다리의 근육을 사용해서 천천히 일어섰고, 짓고 울기 시작했다. 하란을 비롯한 연구실 식구들을 알아보기까지는 5년쯤 걸렸다. 진짜 강아지와 비교하면 터무니없이 느린 속도였다. 세네라는 이름도 '세월아, 네월아 발달해 나간다'라며 지호가 붙인 이름이었다. 이름의 유래를 떠올린 하란은 세네를 품에 안으며 자신도 모르게 웃어버렸다.

하란은 암전히 세네를 쓰다듬어준 뒤 다시 바닥에 내려놓고 작업실 밖으로 달려 나가는 강아지의 뒷모습을 쳐다보았다. 스스로를 튜닝해 나가는 프로그램은 성공적이라는 평가였다. 연구소는 10년 안에 인간형 로봇인 안드로이드에 이 프로그램을 탑재할 수 있으리라는 전망을 내놓았다. 판매 대상은 키우기에 편리한 '아이'를 원하는 사람들이었다. 아이를 원하는 독신자나 노부부부터 임신과 출산 그리고 귀찮은 양육 과정은 원치 않지만 애정을 쏟을 아이를 원하는 부부들까지 구매자는 다양했다.

지금은 디자인된 인체에 구매자가 원하는 옵션을 넣은 프로그램을 만들어 탑재해 주고 있지만, 세네에게 탑재된 튜닝 프로그램이 개발되면 구매자는 진짜 인간을 기르는 기분을 맛볼 수 있게 될 것이다. 튜닝 프로그램은 주어진 자극에 일정하게 반응하지 않는다. 학습의 결과로 나타나는 다양한 반응은 자라나는 인간의 불확실함만큼이나 불확실했다. 때로 구매자가 원하지 않는 반응을 하며 엉뚱한 성격을 지닌 프로그램이 되어버렸을 때, 구매자가 어떻게 받아들일지가 가장 문제였다. 하지만 그런 고민은 하란의 몫이 아니라 다른 부서의 몫이었다.

하란은 마켄이 가끔 신이 된 기분을 느낀다는 작업실을 다시 둘러보았다. 근무 부서를 재배정받은 뒤에는 이렇게 일부러 오지 않으면 마켄의 작업실에 들들 일이 없었다. 하란은 오랜만에 다시 느껴보는 창조의 에너지를 아쉬워하며, 창조의 에너지가 흘러넘치는 마켄의 작업실을 나왔다.

작업실이 있는 5층 야외 테라스에서는 마켄과 지호가 점심을 먹고 있었다. 이야



기를 한참 나누고 있던 두 사람은 작업실 쪽에서 걸어오는 하란을 보자 그녀의 뒤편으로 챙겨두었던 샌드위치를 내밀었다.

“어서 와.”

시원스럽게 웃은 마켄은 하란이 조금 수척해졌다고 생각했지만, 입 밖으로 그 말을 꺼내진 않았다.

“프랑스어가 시적이라는 이야기를 하던 참이었어. 지호, 이 친구가 어울리지 않게 그런 말을 꺼냈지 뭐야.”

“갑자기 프랑스어는 왜?”

“어제 옛날 드라마를 보는데 그런 이야기가 나오지 뭐야. '개와 늑대의 시간'은 개와 늑대를 구분할 수 없을 정도로 어두워진 황혼 무렵을 가리키는 프랑스어라는 말. 묘하지 않아? 아군과 적군을 구분할 수 없는 혼란의 시간이라니 말이야. 그래서 내친김에 검색해봤더니 '천사가 지나가는 시간'도 있지 뭐냐.”

“그건 뭔데?”

하란이 샌드위치를 베어 물었다.

“어허, 명색이 프로그래머인데 잡학에 능해야 다양한 데이터를 입력할 수 있는 거 아닌가?”

지호가 장난스럽게 집게손가락을 세워 흔들었다.

“그 왜 있잖아. 사람들이 한참 떠들다가 갑자기 일순 조용해져서 대화가 끊기는 시간. 그 시간이 바로 천사가 지나가는 시간이라는군.”

“천사를 빙자해 고독과 외로움을 느끼는 순간을 미화해보려는 시도로 들리는데?”

“그렇다면 우리야말로 천사를 파송해주는 고마운 존재들이로군.”

마켄이 특유의 큰 목소리로 깔깔 웃었다.

“우리가 만든 로봇이야말로 사람들의 고독과 외로움을 구원해주잖아.”

“구원이 사라지면 지옥의 입구가 입을 벌리고?”

냉소적인 하란의 대꾸에 대화가 그쳤다. 어색한 불편함이 침묵으로 놓였다.

“아, 방금 천사님께서 지나가셨나 보군.”

마켄과 하란은 지호의 말에 어색하게 웃었다.

“새로 옮긴 부서는 괜찮아?”

“그다지 코드엔 익숙해도 사람엔 영 익숙하지가 않아. 프로그래밍 결

과는 확실하지만, 사람들의 반응은 예측하기가 힘들어. 미칠 노릇이야.”

“혼자서 힘들겠군.”

마켄의 목소리가 그답지 않게 무거워졌다.

“응. 뭐, 하지만 지금은 괜찮아. 하룬이 있으니까.”

“하룬? 아. 하룬. 맞아, 하룬이 있었지.”

시호가 샌드위치의 포장지를 만지작거렸다.

“데이트는 자주 해?”

“아예 같이 살고 있는데 매일이 데이트지, 뭐.”

“아아, 좋군. 외롭지 않아서.”

지호가 하늘을 보며 낮게 허밍을 했다.

“난 요즘 개를 한 마리 기를까 싶기도 해.”

“잘도 기르겠다.”

마켄이 피식 웃었다.

“똥, 오줌 치우고 일일이 먹이 주는 일이 귀찮은 너 같은 인간을 위해 세대를 개발해내라고 나한테 난리를 떨 때는 언제고.”

“난 요즘 체온이 그림다고, 바빠서 체온이 느껴지는 여자를 만들 시간이 없으니, 뭐.”

“항온 외피를 개발한 본인이 그딴 소리를 하는 걸 듣고 있자니 웃기군. 내가 잘빠진 골격을 갖춘 여성형 로봇이라도 하나 만들어주려? 외피는 내가 붙이고, 네 취향의 성격은 하란이 프로그래밍해서 탑재해주면 되겠네.”

“요리사가 요리를 그냥 즐길 수 없듯이, 이 몸은 안드로이드를 그냥 즐길 수 없으셔. 항온 외피를 가진 안드로이드라는 걸 알고 안아봐라, 그냥 즐기게 되는가. 분명히 좀 더 편안한 온도는 지금보다 몇 도 이상이나 이하가 되어야 할 것 같고, 개선점은 뭐가 있고……. 이렇게 분석하고 있을걸?”

세 사람이 마주 보고 웃어대는 동안 점심시간 끝을 알리는 벨이 짧게 울었다. 하란은 일어설 준비를 하지 않고 마냥 태평인 두 남자를 보며 탁자 위에 쌓인 쓰레기를 앞으로 밀어내고 일어섰다.

“나중에 봐.”

“잘 가.”

“잘 가.”

하란의 뒤에 남은 두 사람은 느긋하게 앉은 채로 건물 안으로 들어가는 하란의 뒷모습을 쳐다보았다.

“저 녀석, 부서를 옮기고 난 뒤에 확실히 말랐어.”

“그래, 확실히.”

아무리 본인의 요청이었다고 하지만, 연구소의 우수한 프로그래머를 고객센터 따위에 처박아버리다니 이해할 수 없는 처사였다. 그 일은 하란의 탓이 아니라 사고였을 뿐이었다.

엘리베이터를 타고 고객센터가 있는 층으로 내려오는 동안, 하란은 3개월 전에 일어난 사고를 다시 떠올렸다. 3개월 전, 부유한 구매자였던 한 늙은 남자가 자살했다. 원인은 남자가 구매해서 10년간 사용했던 안드로이드의 정지였다. 안드로이드를 수거한 연구소에서는 노화한 하드웨어가 문제였다는 결론을 내렸다. 늙은 남자는 10년 동안 안드로이드의 본체를 정비하기는커녕 정기적인 검사마저도 하지 않았다. 반려자로 삼을 목적으로 안드로이드를 구매한 사람들이 종종 벌이는 일이었다. 그러는 동안 눈에 보이지 않는, 외피 아래의 하드웨어는 점점 노화되고 안드로이드의 수명은 줄어들었다.

그러니까 3개월 전 늙은 남자의 안드로이드가 갑자기 멈춰버린 사건도 드문 일은 아니었다. 만약 남자가 연구소로 바로 연락했다면 비슷한 사건처럼 안드로이드는 하드웨어를 교체한 뒤 다시 늙은 남자의 곁으로 돌아갔을 것이다. 하지만 늙은 남자는 연구소에 연락하지 않았다.

현장을 조사한 직원은 늙은 남자가 안드로이드를 살려보려 한 것 같다고 했다. 인공호흡과 심폐소생술을 했는지, 안드로이드의 입술은 늙은 남자의 침으로 범벅이었고 흉곽의 철골이 휘어 있었다. 하지만 인간을 소생시키는 방법으로는 안드로이드를 살릴 수 없다. 안드로이드는 일어나지 못했고, 늙은 남자는 욕실로 들어가 손목을 그었다.

“노망기가 있었다고나 할까, 조금 착란 증세가 있었다고 합디다. 주치의에게 안드로이드를 진찰해달라고 보채곤 해서 주치의가 곤란한 적이 한두 번이 아니었다고 하더군요.”

현장 조사원이 덧붙였다. 충분한 설명이었지만, 하란은 완전히 납득할 수 없었다. 정기적인 검사도 빠뜨릴 정도로 소홀하게 안드로이드를 다룬 그 늙은 남자는 왜 안드로이드의 죽음을 보고 자살했을까.

“대체 왜 이렇게 굵든 거예요?”

엘리베이터에서 내린 하란의 곁으로 하룬이 투덜대며 다가왔다.

“고객이 돌아와서 점심시간 끝나기만 기다리고 있었다고요, 뭐예요. 또 나만 두고 위에서 지호 씨와 마켄 씨랑 데이트한 거예요?”

“질투라도 하는 거야?”

하룬은 종알종알 잔소리를 해대며 하란을 따라갔다.

“질투예요. 점심은 여기서 먹을 수도 있잖아요. 맛있는 매점 샌드위치 말고 진짜 맛있는 샌드위치를 싸와서 같이 먹으면 되는데.”

“너랑은 집에서 매일 밥 먹잖아.”

하란이 하룬에게 손을 내밀었다. 접수한 고객의 서류를 달라는 뜻이었다. 하룬은 여전히 투덜대며 서류를 건넸다.

“처음 온 고객은 부부예요. 육아용 안드로이드를 가져왔어요. 그리고 두 번째 고객은…….”

하룬이 살짝 미간을 찌푸렸다.

“까다로운 고객이에요. 오이영 씨요, 알겠죠?”

“뭘?”

하란이 눈살을 살짝 찌푸리며 하룬을 보았다. 하룬은 한숨을 길게 쉬었다.

“연예인에게 관심이 없는 줄은 알고 있었지만 너무 심한 거 아니에요? 오이영이요, 오이영. 인기 여배우요.”

하란은 하룬을 무시하고 견네받은 서류를 건성으로 훑어보았다. 연구소에 근무한 지 10여 년이었다. 상세히 보지 않아도 모델명만 보면 고객이 가져온 안드로이드에 대한 데이터가 머릿속에 상세히 떠오른다. 하란은 문을 열고 데스크로 나갔다.

데스크가 열리기만을 기다리고 있던 부부는 하란을 보고 자리에서 일어났다. 하란은 데스크 건너편에 놓인 의자로 걸어오는 부부의 손을 잡은 안드로이드를 쳐다보았다. 약 15세 정도로 디자인된 본체였다. 두 부부의 얼굴 특징이 조화롭게 섞인 얼굴로 보아 몹시 고가에 팔린 안드로이드임에 분명했다. 이 정도로 공들여 디자인된 외피라면 기본 본체와 프로그램보다 옵션으로 딸린 외피가 두 배 이상 비싸다.

“어서 오세요. 뭘 도와드릴까요?”

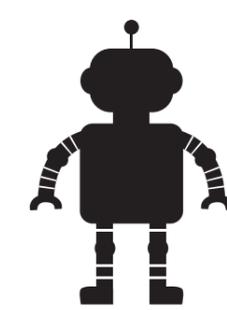
“프로그램 오류를 수정받으러 왔어요.”

아내 쪽이 짧게 한숨을 내쉬었다. 오류인지 아닌지는 프로그래머가 검사할 일이다. 고객센터에서 고객이 말하는 프로그램 오류란 항상 '마음에 들지 않아'의 다른 말이었다. 외피에 돈을 아끼지 않을 정도면 탑재된 프로그램도 맞춤형으로 제작되었을 것이 뻔했다. 까다로운 고객의 요구에 맞춰 일일이 프로그램을 손봐야 하는 프로그래머들의 노고를 아는 하란은 아내가 약간 밉살스러웠다.

“어떤 오류 말씀이신가요?”

‘대체 뭐가 마음에 들지 않아요?’ 하란의 말은 그런 뜻이었다.

“말을 듣지 않아요.”



“자세히 말씀해주시겠어요?”

“몇 년 전까지만 해도 말을 아주 잘 들었거든요. 몹시 사랑스럽고 예쁜 로봇이었죠. 그런데 최근 들어서 시키는 일을 제대로 하지 않아요. 처음 주문할 때, 우리는 모범적이고 성적이 우수한 아들로 자랄 모델을 원했어요. 물론 운동 능력도 최상이길 바랐고요. 대체로 만족스럽긴 한데, 최근 들어서 좀 오작동을 하는군요. 공부에 소홀해졌고 학교에서도 소소한 사고를 쳐서 연락을 몇 번 받았어요. 최근엔 우리에게 대들기까지 하더군요.”

“그건 오류가 아닙니다.”

“네?”

이해할 수 없다는 듯 아내가 미간을 찌푸렸다.

“사춘기일 뿐이에요.”

그 말에 남편 쪽이 크게 웃었다.

“이봐요. 이 녀석은 인간이 아니라 로봇이에요. 로봇에게 사춘기가 있다는 말입니까?”

“이 모델은 최고급 주문 맞춤형 모델이에요. 아이를 기르는 것과 똑같은 경험을 할 수 있도록 프로그램이 디자인되어 있죠. 지금 연령이 15세 정도니까, 사춘기 프로그램이 시작되었을 뿐이에요.”

“그러니까 고칠 수 있다는 말이군.”

남편이 하란의 말을 잘랐다.

“원하지 않으신다면 그 프로그램만 삭제하고 수정할 수 있습니다만, 그렇게 되면 사춘기의 아이를 길러보는 경험은 하실 수가…….”

“고쳐주소.”

남편이 다시 하란의 말을 싹둑 잘랐다.

“고치는 것이 아니라 수정하는 겁니다.”

남자의 무례함에 불쾌해진 하란이 점점게 그의 말을 고쳐주었다.

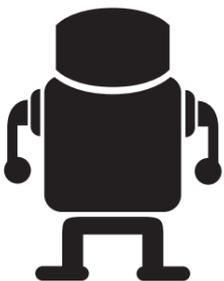
“그거나 그거나.”

“아아, 제가 접수하죠.”

화가 난 하란의 눈치를 보며 하륜이 끼어들었다. 하륜은 소년의 스위치를 끄고 접수증을 작성한 뒤에 확인증을 부부에게 건네주었다.

“프로그램 수정은 사흘 정도 걸립니다. 연락드리죠. 그동안 오랜만에 두 분만의 시간을 즐기세요.”

싹싹하게 인사를 건넨 하륜은 돌아가는 부부에게 깉듯하게 허리까지 숙였다. 하란은 도무지 흥내 낼 수 없는 친절함이었다. 인간을 다루는 일은 늘



서툴렀다. 진심을 말하면 상처 입고, 객관적인 사실을 말하면 인간미가 없다고 한다. 그러니 상대에게 맞춰 배려를 해야만 하는 고객 상담은 하란과는 절대 맞지 않았다.

“왜 그렇게 뻔뻔하세요? 오늘 고객은 모두 VIP라고요. 이러시다간 당장 연구소에서 해고해버릴걸요?”

“못 할 거야. 내가 없으면 세네랑 관련된 프로젝트에 차질이 많을 거니까.”

“프로그램실로 돌아갈 생각은 하고 계신 거네요? 다행이에요. 슬럼프 극복해서.”

“극복했다고 누가 그래?”

“그러면 극복하는 중이라고 해둘게요.”

하륜이 상냥하게 웃었다.

“오이영 씨는 눈에 띄기 싫어서 VIP실에 있어요. 제가 가서 모시고 올게요.”

하란은 성큼성큼 걸어서 고객센터를 나가는 하륜을 보며 덩그러니 로비에 멈춰 있는 소년 안드로이드를 곁에 세워진 운반용 수레에 실었다. 부부의 불만 사항은 마케팅 부서에 상세히 보고할 작정이었다. 맞춤형 프로그램에 이렇게 불만이 제기될 정도라면 개발 중인 상황식 프로그램에는 더 많은 불만이 밀려들 수 있었다. 예측 불가능한 프로그램이 탑재된 안드로이드를 키우는 일이 어떤 사람에겐 진짜 인간을 키우는 것처럼 몹시 흥미진진한 일이겠지만, 오늘 방문한 부부 같은 사람들에게겐 끔찍한 일일 수도.

부부 같은 사람이 더 많다면 상황식 프로그램이 탑재된 안드로이드는 상품으로서의 가치가 떨어진다. 하지만 마케팅 부서에서 어떻게든 알아서 하겠지. 하란은 안드로이드를 뒤편 창고 앞에 세우고 다시 데스크로 돌아왔다. 자리에 앉자 화려한 오이영을 앞세운 하륜이 고객센터의 문을 열었다.

오이영은 경계하며 주변을 두리번거리다가 다른 고객이 없음을 확인하고 데스크로 곧장 다가왔다. 하지만 안드로이드는 오이영의 곁에 없었다.

“어서 오세요. 무엇을 도와드릴까요?”

“내 안드로이드를 폐기 처분해주세요.”

“어? 정말이세요?”

하란이 뭐라고 반응하기도 전에 하륜이 끼어들었다.

“하지만 그 안드로이드는 어제 당신 목숨을 구했잖아요. 기사에서 봤어요. 목숨을 던져 연인을 구한 오이영의 남자. 멋지던걸요?”

“그게 문제죠. 누가 고의로 머리 위에서 집어던진 화분을 팔로 막으며 날 감싸서 구한 건 좋았지만, 화분에 직통으로 맞은 머리가 말뚝한 인간이 있을

수 있나요? 매니저가 옷을 머리에 뒤집어씌우고 응급차를 불러서 안드로이드를 빼 돌린다고 난리도 아니었어요. 이 일이 매스컴에 알려지면 어떻게 될 것 같아요?”

오이영이 짜증스럽게 말했다.

“안드로이드를 연인으로 삼은 변태적인 여배우 뭐, 그런 거겠네요.”

머리를 뻑뻑 긁는 하륜을 보며 오이영이 어이가 없는 얼굴로 웃어버렸다.

“하지만 5년 동안이나 아끼셨던 안드로이드 아닌가요? 소중하게 여기시니까 이런 일이라면 어떻게든 무마하실 수 있을 것 같은데요. 능력이 좋으시잖아요.”

“그건 맞지만 그러고 싶지 않아요.”

치켜세우는 하륜의 말에 조금 기분이 좋아진 오이영이 다리를 꼬며 피식 웃었다.

“별로 소중하게 아끼신 것 같진 않은데요?”

두 사람의 대화를 들으며 서류를 넘겨보던 하란이 오이영을 쳐다보았다.

“구입한 뒤로 정기 검사하러 한 번도 안 오셨네요.”

“당신은 소중하게 여기는 마음을 숫자로 세요? 정기 검사하러 자주 오면 안드로이드를 소중하게 아끼는 마음이 백 점, 이런 거?”

“적어도 아끼셨다면 검사일에는 오셨어야죠. 요즘은 검사원을 파견해주기도 해요. 전화 한 통이 그렇게 어렵진 않잖아요.”

“아껴서 그렇다는 생각은 안 들어요?”

오이영이 소리를 내며 웃었다.

“솔직히 말하자면 아꼈다는 생각이 별로 안 들어요.”

고객센터 직원치고는 불친절하기 그지없는 태도였지만, 하란은 그냥 그렇게 밀고 나가기로 했다. 오이영은 그런 하란의 태도가 그다지 싫진 않았다. 가식적인 친절보다는 솔직함이 나았다.

“거기다가 소중하게 아꼈다면 자기를 보호하기 위해서 쉽게 폐기 처분하려는 생각은 하지 않을 것 같네요.”

“당신, 고객센터 직원 맞아요? 이렇게 불친절해도 되나?”

구불거리는 머리카락을 긴 손가락으로 빙글빙글 돌리던 오이영이 창고 문 앞에 세워진 소년형 안드로이드를 힐끔 쳐다보았다.

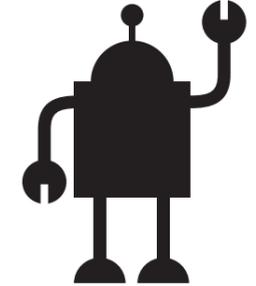
“저건 고장 났어요?”

“아뇨, 프로그램 수정 때문에 접수된 물건이에요.”

“물건이라.”

오이영이 살짝 미간을 찌푸렸다.

“알 만하군요. 누가 주인인지 모르지만 데리고 있다가 뭔가 입맛에 맞지 않으니 까 고장 났다면서 고쳐달라고 왔겠죠. 친구 중에도 있어요. 처음엔 귀여워하다가 지



겨워지면 고장 났다는 핑계를 대면서 프로그램과 외피를 싹 바꾸는 그런 애들. 난 적어도 그런 짓은 안 했죠. 5년간이나. 대단하지 않아요?”

‘그렇지만 아예 폐기 처분하러 왔지.’ 하란은 헛기침을 하며 그 말을 꼬박 삼켰다.

“처음 데려왔을 때는 어색하기만 했는데, 정말 행복한 시간이었다고 생각해요.”

오이영은 진심으로 그렇게 말했다. 하란은 길어지려는 오이영의 말을 잘라버릴까 했지만 내버려두기로 했다. 어차피 기다리는 고객도 없었고, 오이영에게 묻고 싶은 것도 있었다.

“내 입맛에 딱 맞는 남자였어요. 내가 어떻게 굴든 절대로 마음이 변하지 않으리라는 그 점이 최고였어요. 날 외롭게 만들지도 않을 테고, 언제나 내 독차지였죠. 마음을 맡겨도 안심이 되는 인간 따위는 세상에 없으니까. 당신들은 정말 굉장한 일을 하고 있어요. 안심하고 마음을 맡겨도 되는 인간처럼 느껴지는 로봇을 만들고 있으니까.”

대사를 하듯 오이영이 말했다. 하란은 오이영의 인기가 화려한 외모 때문만은 아닐 거라는 생각이 문득 들었다. 자신도 모르게 오이영의 말에 집중하고 있었기 때문이다.

“더 이상 혼자이지도 외롭지도 않았고 나는 외로움에서 구원받았어요. 그런 시간이 영원히 이어지길 바랐어요. 하지만 슬프게도 영원한 시간이란, 언젠가 죽게 되어 있는 인간에게겐 있을 수가 없죠.”

오이영이 빙그레 웃으며 한숨을 쉬었다.

“당신 마음이 변했다는 뜻이에요? 그래서 폐기 처분을 하겠다는?”

“그런 뜻일 수도 있겠죠.”

“말 돌리지 말고 똑바로 말씀해주시겠어요? 난 이공계 출신이라서 그런 은유적인 표현은 이해를 잘 못하겠네요.”

“아하. 분위기로 봐서 그럴 거라고 짐작은 했어요. 왜 폐기 처분하려고 하느냐고요? 이번 일로 그가 인간이 아니라 안드로이드라는 사실을 깨달아버렸기 때문이예요.”

멍해진 하란을 보며 오이영이 깔깔 웃었다.

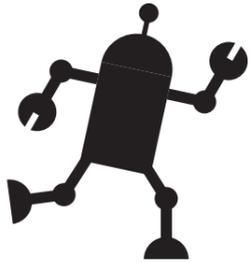
“이공계라서 이해가 잘 안 돼요?”

“그건 내가 이공계라서가 아니라 당신 화법의 문제라고 생각해요.”

“그래요? 그러면 역지로 이해하려는 시간 낭비하지 말고 그냥 폐기 처분 접수나 해주세요.”

“그건 제가 해드리죠.”

하륜이 볼펜을 들고 서류를 작성해서 오이영에게 내밀었다.



“하나 물어도 돼요?”
서류에 사인을 끝낸 오이영에게 하란이 마침내 물었다.
“그렇게 아꼈다면 5년 동안 정기 검사를 한 번도 하지 않은 이유가 뭐예요?”

질문을 받은 오이영은 문득 얼마 전 읽은 신문 기사를 떠올렸다. 안드로이드가 정지한 다음 욕실로 걸어 들어가 자살해버린 늙은 남자에 대한 기사였다. 이해하기 힘든 정황을 두고 노망 운운했지만, 오이영은 그 늙은 남자의 기분을 이해할 수 있었다. 그리고 보니 그 늙은 남자도 10여 년간 안드로이드 정기 검사조차 받지 않았다고 했다. 아끼는 마음과는 전혀 다르게 보이는 행동. 그 모순을 이 아공계 출신의 아가씨가 이해할 수 있을까. 대충 대답하고 자리에서 일어하려던 오이영은 하란의 진지한 눈을 보고 마음을 바꿨다.

“당신, 사람들이 왜 영화를 좋아하는지知道吗? 영화를 보는 동안 현실을 부정할 수 있기 때문이에요. 영화를 보는 동안에는 영화 속 현실이 진짜 현실처럼 느껴지죠. 그래서 가끔 관객들은 영화가 영원히 끝나질 않길 바라요. 차가운 현실로 돌아오기 싫으니까.”

“그게 정기 검사를 받지 않은 일과 무슨 상관이지요?”
“그를 안드로이드로 생각하게 되었기 때문에 폐기하려 한다고 말했죠? 화분을 맞고도 멀쩡한 걸 보는 순간, 그를 인간처럼 느끼고 사랑하던 영화 같던 환상이 끝났어요. 마음의 결핍을 채워주었던 인간이 겨우 물건에 지나지 않는다는 자각이 든 거죠. 그러자 구원의 시간이 끝났어요. 나는 다시 혼자였고, 외로워졌죠. 내겐 마음을 구원해줄 인간이 필요하지 프로그램을 따라 마음이 움직이는 물건이 필요하진 않아요.”

오이영이 우아하게 한숨을 쉬었다.
“알겠어요? 정기 검사일이란 말이죠, 내가 마음을 주고 있는 인간이, 날 고통에서 구원해주고 있는 인간이 로봇에 지나지 않는다는 사실을 끊임없이 상기시키는 사악한 주술이에요. 정기 검사일을 떠올릴 때마다 이건 인간이 아니다. 이걸 프로그램에 따라 움직이고 있을 뿐이다. 그렇게 생각하게 되니까.”

오이영이 자리에서 일어섰다.
“그러니까 당신들도 그런 인간의 마음을 참고하도록 해요. 기계와 프로그램에만 잔뜩 신경 쓰지 말고, 결국 당신들 사업이란 인간의 외로움을 이용해 먹는 사업 아니에요? 마음을 이용해서 장사를 하려면 마음에 대해서 좀 생각을 하라고요.”

뒤돌아서려던 오이영이 문득 다시 하란을 보며 장난스러운 표정을 지었다.
“그런 점에서 사람의 마음을 편하게 해줘야 하는 고객센터 직원도 좀 친절하고 부드러운 사람으로 바꾸라고 건의를 해야겠군요. 저기, 저 남자 정도면 충분하겠네요.”

“칭찬 감사합니다.”
하란이 의기양양하게 자리에서 일어나 오이영을 배웅했다.
“안드로이드 수거는 내일 오후에 할게요, 편한 시간에 전화 주시면 바로 트럭을 보내겠습니다.”

“그래요, 당신, 마음에 드는데, 내키면 내 운전사로 일할래요? 또 알아요? 그러다가 마음이 맞으면 없어진 안드로이드 자리를 당신이 꿰찰 수 있을지?”

“말씀은 감사하지만, 저는 이미 마음을 준 사람이 있어서요.”
“흐음, 원래 인간의 마음은 변하게 되어 있어요. 내 연락처는 서류에 있어요.”
오이영은 하란에게 링크를 보내고 센터를 나갔다.

인간은 재활용될 수 없지만, 로봇은 재활용된다. 마켄은 다음 날 실려온 안드로이드를 재활용하기 위해 외피를 깨끗이 벗겨냈다. 골격을 변형하고 새로운 외피를 입히면 중고 안드로이드 시장에 내놓을 수 있었다. 다행히 탑재된 프로그램에는 오류가 없었다. 오류를 스캔하는 프로그램을 끈 마켄은 골격을 변형하기 위해 골격 디자인을 몇 개 꺼냈다. 하란은 그가 디자인을 고르고 있는 중에 그의 작업실로 들어왔다.

“오이영의 안드로이드야?”
“응, 골격을 바꿔서 중고 시장에 내놓으라는데, 어떤 디자인이 좋겠어?”
마켄은 골라낸 몇 가지 디자인을 작업대 위에 놓고 팔짱을 꼈다.
“프로그램은?”
“오류가 없어, 그대로 내놓을 예정이야.”
“교체해.”
“응?”
마켄이 고개를 들었다. 하란은 이미 프로그램 교체 작업을 시작하고 있었다.

“그런 수고를 일부러 왜 해?”
“인간의 마음에 대해 좀 생각을 해봤거든.”
“무슨 소리아?”
“오이영에게 하던 그대로 새로운 구매자를 대하겠지. 오이영이 알면 기분

나쁘지 않을까?”
“본인이 폐기 처분하라고 했잖아. 시간 낭비야.”
하지만 마켄은 이미 시작된 하란의 작업을 말리진 않았다.
“너도 우리가 인간의 마음을 이용해 사업을 하고 있다고 생각해?”

“어떤 면에서는 그렇지. 하지만 원래 수요가 있는 곳에 공급이 있는 법이야. 원하는 사람들이 있으니 파는 건데, 우리만 욕한다면 그건 웃기지. 왜? 누가 인간의 마음을 이용해서 사업을 한다고 욕이라도 했어?”
하란은 프로그램 교체 작업 진행률이 나타나는 화면을 뻗히 쳐다보았다.

“난 인간의 외로움을 로봇이 구원하고 있는 줄은 몰랐어.”
“아직도 자살한 노인에게 마음을 쓰고 있는 거야? 잊어버려. 그건 사고였어. 좋아! 잊히지 않는다면 지호와 내가 잊게 해주지. 오늘 밤 한잔 어때?”

“하룬과 데이트 약속이 있어.”
“그놈이 중요해, 우리가 중요해?”
“그놈.”
“잘 먹고 잘 살아라.”

프로그램 교체 작업을 끝낸 하란은 투덜대는 마켄의 목소리를 들으며 내려와 길로 퇴근했다. 하란은 외근 중인 하룬과 만나기로 한 장소로 향하는 동안 스쳐 지나가는 사람들의 얼굴을 유심히 쳐다보았다. 연구소에 근무한 후에 생겨서 지금까지 없어지지 않는 버릇이었다. 누가 인간인지, 누가 안드로이드인지 자세히 살피면 구분할 수 있다. 미세하게 부자연스러운 행동을 보면서 프로그램에서 보완해야 할 점을 착실하게 정리해 나간다. 어쩌면 그러는 동안 인간의 마음을 보는 법 따위를 잊어버렸는지도 모른다.

잠시 쉬어가기 위해 영화관 앞 분수대에 앉은 하란은 연구소로 실려왔던 늙은 노인의 안드로이드를 떠올렸다. 하드웨어와 달리 소프트웨어인 프로그램은 정상으로 작동하고 있었다. 노인에게 어떤 방식으로 행동했고 반응했는지는 분명했다. 하지만 프로그래밍된 그 행동과 반응이 노인에게 무엇을 주었는지는 도무지 알 수 없었다.

“영화가 끝나지 않기를 바라는 관객의 마음이라.”
무심코 중얼거린 하란은 영화가 끝난 뒤 차가운 현실로 밀려나오는 관객들을 보며 자리에서 일어섰다. 영화관 입구에는 오이영이 서 있는 포스터가 붙어 있었다. 하란은 느릿느릿하게 걸어 약속 장소인 타워 꼭대기 식당으로 올라갔다. 조금 늦게 도착한 하룬은 배가 고팠는지 주문한 음식을 한참 먹은 뒤에야 한숨을 돌리고 이야기를 시작했다.

오이영이 남자 친구와 헤어진 뒤에 잠적했다는 소문, 주식 시장이 불안해서 큰일

이라는 이야기, 최근 운명의 시계가 조금 늦춰졌다는 희망적인 사건. 하룬의 이야기는 끝이 없었다. 도통 하란이 주의를 기울이지 않는 세계에 대한 이야기였다. 덕분에 하란은 조금 덜 무식해질 수 있었다. 하룬은 생각에 빠진 채 창밖을 보고 있는 하란의 태도에는 아랑곳하지 않고 계속해서 떠들었다.

집에서든, 연구소에서든 설 새 없이 떠돌아대는 하룬에게 익숙한 하란은 아예 하룬을 라디오 취급 했다. 가끔 노래까지 불러준다면 정말로 라디오 같을 것이다. 라디오는 외로운 사람들의 물건이었다. 오로지 혼자인 밤에 라디오에서 흘러나오는 목소리는 내가 혼자가 아니라는 위안을 준다.

인간이 발명한 모든 물건이 그런 위안을 위해 존재했다. 웃고 울며 텔레비전을 보다 보면 화면 속의 사람들로 인해 외로움이 사라졌다. 귀에 바싹 붙인 핸드폰에서 흘러나오는 목소리는 멀리 떨어져 있는 두 사람의 간격을 믿을 수 없을 만큼 바싹 좁혀왔다. 자전거, 자동차, 가차, 비행기, 더욱더 빨라지는 교통수단은 그리운 이들을 향해 달려가는 속도에 가속도를 붙이며 달려 나간다. 다른 이를 향해, 혼자가 아님을 확인해주는 누군가를 향해서. 그러니까 모두가 인간의 외로움을 이용해 사업을 하고 있었다. 자신만의 육체에 갇혀서 결코 개체성을 넘어설 수 없는 외로운 인간에게 위안을 주는 사업이었다. 어쩌면 문명의 발전은 인간의 외로움을 넘어서기 위해 끝없이 계속되어 왔는지도 모른다. 그런 면에서 보면 문명의 발전과 함께 인간이 더욱 외로워졌다는 흔한 명제는 우스꽝스러운 모순이었다.

하란이 내려다보고 있는 창밖에는 불이 환하게 켜진 빌딩이 거대한 나무들처럼 솟아 있었다. 그 거대한 빌딩 숲 속에 무수한 사람들이 살아 움직이고 있다. 하지만 하란은 그들의 이름도, 얼굴도 몰랐고 그들이 각자 지닌 삶의 이야기도 몰랐다. 삶은 조각조각 난 유리처럼 분리되어 있었고, 함께 있어도 결코 하나가 될 수 없었다. 살아가면서 마음이 닿은 사람은 적다. 몹시 적다.

하란은 여전히 떠돌고 있는 하룬의 주위를 둘러보았다. 테이블마다 앉아 있는 사람들은 마음이 닿은 사람들과 함께 이 시간을 보내고 있는 운이 좋은 사람들이었다. 세상에는 그렇게 운이 좋지 않은 사람들이 더 많았다. 연구소에서 안드로이드를 사가는 사람들이 대개 그럴 거라고 하란은 문득 생각했다.

“이상하지.”
“네?”





여전히 계속 떠돌고 있던 하륜이 자신의 이야기를 그치고 하란을 쳐다보았다.

“사람들 말이야. 외롭기 때문에 구원되고 싶어서 안달이잖아. 그래서 친구를 만들고, 취미 클럽에 가입하고, 연애를 하고, 결혼을 하지. 그런데 어째서 인간이어야만 하는 걸까. 어째서 인간이어야만 외로움에서 구원이 되는 걸까. 영혼이 없는 로봇은 인간의 외로움을 구원할 수 없었나 봐.”

“오이영 씨 이야기예요? 아니면 자살한 노인 이야기?”

“양쪽 다겠지.”

“아직도 그 사건을 마음에 두고 있어요? 지호 씨와 마겐 씨도 말했지만, 그건 그냥 사고였을 뿐이에요. 노망난 노인이 외로움에 미쳐서 죽어버린 거라고요.”

하륜이 하란을 위해 화를 냈다. 그것이 귀여워서 하란은 웃어버렸다.

“네가 있어서 정말 다행이야.”

하란은 여전히 웃었다.

“네 덕분에 볼 꺼진 집으로 돌아가는 일이 아무렇지도 않게 되었거든.”

“낮간지러운 소리 하시긴. 이런 이야기는 그만두고 다른 이야기를 해요. 오랜만에 주말인데 내일 근교에 놀러라도 가요. 가을에 메밀꽃이 활짝 핀…….”

재질재질 입을 놀리던 하륜의 말이 차츰차츰 느려지다가 멈췄다. 천천히 아래로 떨어지는 하륜의 턱을 보며 하란의 얼굴에서 웃음이 점차 사라졌다. 입을 확 벌린 하륜의 목구멍 깊은 곳에서 낮은 기계음이 들려왔다.

“계속 진행하시려면 코인을 투입해주시기 바랍니다.”

순식간에 찾아온 침묵의 시간 속을 지나가는 잔인한 천사의 날갯짓 소리가 들렸다. 마침내 하란은 자살해버린 늙은 노인의 기분을 조금은 알 것 같았다. 마음이 없는 물건에 농락당한 기분. 유린당한 채 혼자 버려진 차가운 외로움이 밀려왔다. 하란은 창밖으로 뛰어내리고 싶은 충동을 억누르며 천천히 탁자에 놓아둔 핸드폰으로 손을 뻗었다.

“무슨 일이야?”

마겐의 목소리가 귀에 바짝 붙인 핸드폰에서 들려왔다. 목소리는 가깝지만 마겐은 멀리 있다. 그 참을 수 없는 모순에 하란은 대책 없이 외로웠다. 하지만 하란은 감정을 누르고 목소리에 힘을 주었다.

“하륜이 멈췄어.”

“응? 그래? 코인을 넣지 그래?”

“코인을 안 가지고 왔어.”

“뭐야. 연구소 직원이 그렇게 대책이 없어서 어떻게 해? 잊은 거야?”

“응.”

“너답지 않다.”

“코인을 잊은 게 아니라 하륜이 인간이 아니라는 사실을 한참 동안 잊고 있었어.”

“뭐?”

“아무것도 아냐. 내가 하고 싶은 말은 이렇게 대책 없이 밥을 먹다가 사람들 많은 데서 멈추지 않게 할 센서가 필요하다는 거야. 비상 전력이라도 사용해서 센서가 안전하다고 감지하는 곳에서 멈추게 해야 할 것 같아. 코인도 없이 이렇게 멈춰버리면 무슨 수로 움직이겠어. 결국 연구소 직원이 발에 불이 날 정도로 뛰어오는 수고를 할 수밖에 없잖아. 그리고 코인을 넣는 위치도 그래. 대체 이게 뭐야.”

목구멍까지 치밀어 오르는 묘한 슬픔을 억누르기 위해 하란은 실 새 없이 말을 이었다.

“짜к 벌린 입에다가 동전을 집어넣으라니 정말 너답게 우스꽝스럽다. 좀 우아하게 코인을 투입할 수 있도록 연구를 해. 이 ‘렌탈 휴먼’을 빌려갈 고객들의 원성을 사지 않으려면.”

“고객의 기분을 알아보겠다고 테스트에 지원할 때부터 잔소리 한참 할 거라고 예상은 했어. 알았어. 그건 내 소관이 아니니까 디자인 부서랑 상의하도록 하지. 하륜을 수거하도록 지금 바로 직원 보낼 테니까 조금만 기다리고 있어.”

“전화 끊지 마.”

“할 말 있어?”

“아니. 하지만 천사가 지나갈 시간을 주기 싫어.”

그러나 그 순간 수화기 저편에서 마겐이 할 말을 잃었고, 사방이 조용해지는 짧은 침묵의 시간이 찾아왔다. 나를 향한 소리도, 누군가를 향한 소리도 잃어버리고 자신 속에 갇혀 결국 인간은 혼자임을 뿔속까지 느끼는 그 짧은 순간, 절대적인 고독 속으로 인간을 떨어뜨리며 천사가 지나갔다. 아니야, 이 건 천사가 아니라 악마가 지나가는 시간이야.

아주 잠시, 하란은 인간의 외로움을 구원해주기 위해 만들어진 하륜을 보며 자신이 기술자가 아니라 그 악마를 쫓아내는 퇴마사일지도 모른다고 생각했다. ㅁ

EXIT >>>

MIU 정기구독 안내

**캘리처럼 표현해보겠습니다.
세 번째 <유>가 선사한 열여섯 개의 SS를 모두 완주하셨는지요?
이번 코스는 어땠습니까?**

<유> 편집부에 전하고 싶은 말씀이 있다면 아래 이메일을 통해 의견을 보내주세요. 독자 여러분의 의견은 더욱 흥미진진한 코스로 설계한 다음 호 <유>를 만드는 데 커다란 도움이 됩니다. 이제 <유>의 시동을 끄기 전에, 한 가지 안내 말씀을 드립니다.

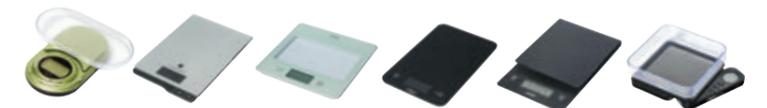
다음 호 <유>를 받아보고 싶으시다면 정기구독을 신청하세요. 특히 다른 사람이나 카페, 은행, 골프장, 리조트, 자동차 전시장에서 잠깐 빌려 읽은 분이라면 정기구독을 신청해 편안하게 받아보시기를 권합니다. 한국타이어가 만든 하이테크 라이프스타일 매거진 <유>는 구독을 원하시는 분께 매호 발송해드립니다. 한국타이어의 사회공헌 활동의 일환으로 발행되는 <유>는 무료로 배포되며, 정기구독자에게 <유>를 보내드리는 비용 또한 무료입니다.

<유>를 받아보고 싶은 독자께서는 구독 신청 사이트에 접속해 정기구독을 신청해주시기 바랍니다. <유> 정기구독은 아래 이벤트 기간과 무관하게 언제든지 신청 가능합니다.

정기구독 신청 접수 miusurvey.com
정기구독 관련 문의 miu@kayamedia.com

SUBSCRIPTION EVENT

2014년 7월 30일까지 정기구독을 신청해주시는 분 가운데 여섯 명을 추첨해 <유> 66p에 소개된 주방용 디지털 저울을 하나씩 보내드립니다(당첨자에게는 여섯 가지 저울 중 하나가 무작위로 발송됩니다).



2014년 봄호(2호) 정기구독 이벤트 당첨자

주방용 디지털 온도계

권영지 경기 남양주시 호평동

신요안 경북 예천군 예천읍

최재훈 서울시 성북구 삼선동2가

김은경 서울시 마포구 동교동

안상균 서울시 마포구 서교동

최종인 서울시 송파구 송파동

박선재 경기 용인시 기흥구 영덕동

윤필규 서울시 서대문구 창천동

변용진 서울시 성북구 성북동

채명수 서울시 성북구 하월곡동