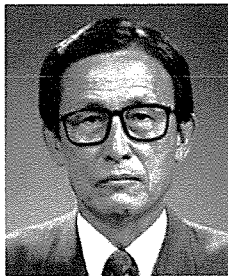


▶70만명의
관람객을 모은
서울모터쇼 전시장



'95 서울모터쇼를 보고

'자동차! 움직이는 생활공간, 풍요로운 삶의 실현'을 주제로 열린 서울 모터쇼는 우리나라 최초의 본격적인 모터쇼이다. 국내업체 1백65개사, 외국기업 37개사 등 7개국 2백2개사가 출품, 5월4일부터 10일까지 1주일 동안 한국종합전시장에서 열린 서울 모터쇼는 70만명에 이르는 관객이 모여 자동차에 대한 국민의 열기를 새삼스럽게 깨닫게 해주었다.



金在灌
(월간 자동차생활 발행인)

국산차와 수입차 2백16대가 한자리에 모인 '95 서울모터쇼가 지난 5월4일~10일 1주일동안 한국종합전시장(KOEX)에서 열렸다. 우리나라 최초의 본격적인 모터쇼인 이번 전시회에는 예상보다 훨씬 많은 70만명의 관객이 모여들어 자동차에 대한 국민들의 높은 열의를 알 수 있게 해주었다.

'자동차! 움직이는 생활공간, 풍요로운 삶의 실현' 서울모터쇼의 주제이다. 등록대수 약 800만대로 자동차가 이미 생활 속에 뿌리내리고 한해 240만대 생산(94년)으로 세계 6위에 오른 현실을 바탕으로 나온 말이다. 이런 뜻을 앞세운 이번 전시회는 한국종합전시장의 본관 1층과 3층, 별관, 옥외전시장을 모두 쓰면서 국내업체 1백65개사(완성차7, 부품 1백49), 외국기업 37개사(완성차 11, 부품 26) 등 7개국 2백2개사가 출품하여 많은 차와 부품을 보여주었다.

모터쇼는 자동차회사들이 만들고 있는 차와 함께 머지않아 나올 차, 앞으로 만들어 보았으면 하는 '꿈의 차' (요즘은 컨셉트카라 부른다)들도 나온다. 자동차회사들은 이 자리를 빌어 팔고 있는 차를 선전하면서 컨셉트카로 자동차에 대한 스스로의 꿈과 함께 기술력을 자랑한다. 관람객은 시장에 나와 있는 차들을 한자리에서 비교해 보면서 '어른들의 장난감'이라 불리는 차의 흐름을 살펴볼 수 있다. 오토살롱이라는 말도 쓰는 모터쇼는 오랜 역사를 갖고 있다.

지금 우리가 쓰고 있는 자동차의 뿌리는 1886년 독일에서 칼 벤츠와 고트리프 다임러가 저마다 휘발유 자동차를 내놓은데서 찾는다. 그 무렵은 증기자동차가 널리 쓰이고, 여러 나라 여러 곳에서 내연기관에서 직접 동력을 얻어 바퀴를 굴리는 연구가 이루어졌으나 휘발유 자동차는 벤츠와 다임러가 만든 것으

제1회 서울모터쇼에는
모터쇼의 꽃이라고 할 수 있는
컨셉트카가 10여대
출품되었으며 그중에는
전기로 움직이는 무공해차도
선보여 관객들의 눈길을 끌었다.

로 되어 있다. 증기기관을 얹은 증기 자동차와는 달리 작은 엔진과 간단한 동력전달장치로 움직이는 휘발유 자동차는 바로 사람들의 마음을 사로잡았다.

말 없는 마차 라는 별명을 갖게 된 자동차는 1890년대에 독일, 프랑스에 이어 영국, 미국, 이태리 등으로 번져 많은 자동차회사를 만들어냈다. 벤츠, 푸조, 르노, 피아트 등은 이 무렵에 출발하여 지금까지 남아 있는 명문회사들이고 미국의 자동차왕 헨리 포드도 이 시기에 첫 차를 만들었다. 1890년대 중반에는 자동차 레이스가 시작되어 말 없는 마차는 왕족과 귀족, 부호들의 색다른 관심거리가 되었고 자동차회사들은 제품을 선전할 자리를 찾게 되었다. 산업혁명의 성과가 세상을 변하게 만든 19세기 중엽에는 큰 규모의 박람회가 세계 여러 곳에서 열렸다. 새로 등장한 자동차만을 한자리에 모아놓은 모터쇼가 기획된 것은 당연한 일이었다. 첫 휘발유 자동차가 나온지 12년이 지난 1898년, 파리 오토살롱과 베를린 모터쇼가 열렸다. 그중에서도 파리 오토살롱은 많은 관객을 모았고, 현재까지도 계속되고 있어 세계에서 가장 오랜 역사를 가진 모터쇼이다.

자동차가 처음 나온 것은 독일이었으나 1904년 미국에게 자리를 빼앗기기까지 세계 제일의 자동차 생산국은 프랑스였다는 사실도 파리 오토살롱을 유명하게 만든 원인이었다. 유럽 여러 나라와 미국에서 자동차잔치는 고급 사교장 구실까지 하면서 자동차 만들기과 판매를 크게 도왔다. 자동차가 보급되기 시작하자 여러 나라의 모터쇼는 연례행사로 점점 규모가 커졌고 이런 추세는 2차대전 뒤까지 계속되었다. 특히 30년대 후반부터는 요즘의 컨셉트카에 해당하는 '드림카' 들이 잇달아 등장하여 화려한 모습과 앞선 메커니즘을 자랑하게 되었다. 드림카가 각광받는 모터쇼는 2차대전 뒤 유럽의 부흥과 함께 더욱 활성화되어 1차 석유파동이 일어난 70년대 초반까지 이어졌다.

석유파동은 자동차만들기 뿐 아니라 모터쇼에도 큰 변화를 일으켰다. 해마다 한번씩 열리던 이름난 잔치들이 2년에 한차례 격년제로 열리고 화려함에서도 얼마쯤 뒷걸음질했다. 그러나 이런 추세는 잠시일뿐 80년대 중반, 기름값이 안정되고 경기가 회복하자 새 기술과 새로운 소재의 활용으로 모터쇼는 다시 화려한 잔치마당이 되었다.

90년대에 들어와 세계적인 불경기와 자원고갈, 에너지 절약, 환경보호 등 여러 과제로 소형차와 전기차 등을 위한 컨셉트카가 많이 등장했으나 모터쇼의 규모는 해마다 커지고 있는 느낌이다. 현재 세계에서 가장 규모가 큰 모터쇼로는 프랑크푸르트, 디트로이트, 도쿄 등 셋을 꼽는다. 1898년에 시작된 베를린 모터쇼는 2차대전 뒤 프랑크푸르트로 옮겨왔고 석유파동 뒤 홀수년에 열리고 있다(95년은 제56회로 9월14일~24일)

디트로이트 모터쇼의 출발점은 1900년 뉴욕에서 열린 전미국 자동차쇼이다. 1940년까지 계속된 뒤 2차대전으로 중단되었다가 56년에 다시 시작되었고 60년부터 자동차의 교장 디트로이트로 옮겼다. 규모가 작던 디트로이트 모터쇼는 5년전 북미모터쇼로 이름을 바꾸면서 세계 3대 자동차쇼로 올라섰다. 석유파동 뒤 격년제로 열리는 다른 모터쇼와는 달리 해마다 1월 초순에 개막된다. 승용차 메이커만 여덟인 일본의 도쿄모터쇼는 컨셉트카가 많이 나오고 관람객 많기로 유명하다(93년 약 2백만). 1954년에 시작된 뒤 석유파동 뒤부터 홀수년에 열리고, 89년부터 신축된 마쿠하리 전시장을 이용하고 있다(95년은 31회로 10

▼현재는 HCD-I, II, III를 비롯 왜건 넥스트원과 미니밴 M2 등을 전시했다.



국내 메이커가 내놓은 컨셉트카, 승용차, 상용차, 외국 메이커의 스포츠카와 승용차 외에 경주차와 태양전지로 움직이는 솔라카도 출품되었다.

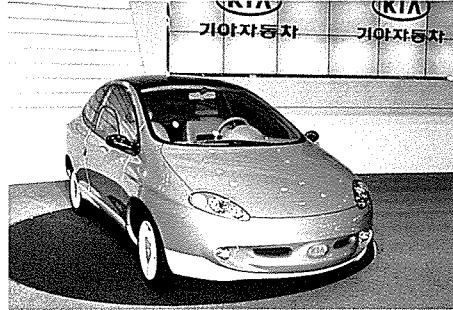
월27일~11월8일).

90년대 초까지 프랑크푸르트, 도쿄와 함께 3대 쇼로 꼽히던 역사깊은 파리오토살롱은 디트로이트의 부상, 프랑스 자동차공업의 담보와 함께 조금 처진 느낌이다. 그러나 가장 오랜 모터쇼(94년 제 77회)로 클래식카 전시와 경매도 함께 열려 변함없는 관심을 모으고 있다. 유럽 자동차시장은 해마다 3월에 열리는 제네바 오토살롱으로 해빙을 맞는다. 94년 제 65회를 맞은 제네바 쇼는 다른 나라의 모터쇼들이 텃세로 자기나라 메이커를 우대하는 것과는 달리 중립적이고 또 연례행사라는 점에서도 언제나 관심거리이다. 석유파동 뒤 격년제로 변해 94년 65회째를 맞은 이태리의 토리노 오토살롱은 1900년에 첫 쇼를 연 오랜 전통을 갖고 있다. 90년대에 들어와서는 카로체리아(디자인 센터)의 본고장답게 디자인 중심으로 성격이 변했다. 영국에서 열리는 버밍엄 모터쇼도 이름난 잔치이다. 1903년에 처음 열린 런던 모터쇼가 87년부터 자리를 옮긴 것으로 2년 전부터 홀수년 런던(95년 10월 19일~29일), 짝수년 버밍엄으로 번갈아 열면서 국제모터쇼로 규모를 크게 했다.

미국에서는 디트로이트쇼 외에 로스앤젤리스, 시카고, 뉴욕 모터쇼들이 유명하다. 유럽에서는 베를린, 암스테르담, 브뤼셀, 볼로냐(이태리)에서 열리는 모터쇼도 규모가 크다. 이밖에도 모든 나라가 규모는 작지만 1년에 한번씩 모터쇼를 열고 이 바람은 이제 체코, 헝가리, 소련 등 옛 공산권 국가에도 번지고 있다. 아시아에서도 중국이 80년대 중반부터 베이징과 상하이 교대로 모터쇼를 열고 대만, 싱가포르에 이어 올해는 베트남도 하노이쇼를 준비중이다.



▲모터쇼에서는 출품작을 설명하는 캠페니언 길도 구경거리(좌)이다. 오른쪽 사진은 서울 모터쇼를 통해 신차발표를 가장 효과적으로 활용한 기아자동차



우리나라는 87년 여름 외국차의 수입규제가 풀리자 다음해 4월, 제 11회 서울국제모터쇼라는 이름으로 처음 자동차잔치가 벌어졌으나 국내 메이커들이 외면해 수입차쇼에 그치고 말았다. 그 뒤에도 한두번 같은 시도가 있었으나 외국차들만 출품되어 빛을 보지 못했다. 이번

에 열린 '95모터쇼는 자동차회사들의 모임인 한국자동차공업협회, 부품업체들이 회원인 한국자동차공업협동조합, 한국경제신문사가 공동주최한 것으로 처음에는 국산차만 전시하기로 했으나 미국측의 요청을 받아들여 미국의 3개사와 유럽의 8개사도 출품하여 국제쇼의 성격을 갖게 되었다. 처음 열리는 본격적인 모터쇼를 앞두고 현대, 기아, 대우, 쌍용, 아시아, 현대정공 등 국내의 여섯 완성차메이커는 생산차 출품 외에 컨셉트카 개발·전시에서 경쟁을 벌였다. 그래서 전체적인 수준과 규모가 외국의 유명 모터쇼와는 크게 차이나지만 모터쇼의 꽃이라 할 수 있는 컨셉트카 10여대가 나와 관객들의 눈길을 끌었다. 그 중에는 전기로 움직이는 무공해차들도 들어있었다.

현대는 91년 디트로이트 모터쇼에서 첫선을 보인 2인승 로드스터 HCD-I을 비롯하여 뒤이어 나온 HCD-II, III를 전시했다. HCD는 미국 캘리포니아에 있는 현대디자인연구소의 약칭이다. 이미 국제적으로 인정받은 3대의 HCD 시리즈 외에 배터리와 보통 엔진을 함께 얹은 저공해차 FGV-I도 출품했다. 기아는 다음 세대 레크리에이션용 비클(RV)

KMX-3, 배터리와 보통 엔진을 쓰는 KEV-4 등 2대의 컨셉트카를 선보였다. 대우는 이태리의 이탈리아인이 디자인한 뷁크란 등 3대의 컨셉트카를 내놓았다. 지난 3월에 열린 제네바 오토살롱에 출품했던 모델이다. 이밖에 르망을 바탕으로 만든 2인승 오픈카 No.1, 전기차 그린, 원박스 스타일인 DACC-II가 있다. 쌍용도 3대의 컨셉트카를 내놓았다. 1930년대의 오픈카를 현대화한 CRS, 전기차 CCR-1, 고성능 스포츠카를 위한 솔로Ⅲ이다. 아시아자동차는 RV컨셉트카 네오마티나를, 현대정공은 스포츠 유틸리티 비클을 위한 컨셉트카 HRV-21을 출품했다.

모터쇼는 컨셉트카뿐 아니라 곧 시장에 나올 차, 머지않아 생산될 차도 볼 수 있는 자리이다. 메이커로서는 미리 선전하는 셈이고, 관객들은 앞으로 나올 차를 앞당겨 볼 수 있는 기회이다. 새 차 중에서 곧 시장에서 만날 수 있는 차는 기아 크레도스와 쌍용 이스타나였다. 크레도스는 기아의 인기차 콩코드의 후계차로 부드러운 보디라인을 자랑한다. 이스타나는 쌍용이 벤츠와 공동개발한 원박스로 국내시장은 물론 해외시장에서 벤츠 마크를 달고 팔릴 신형차이다.

현대의 왜건 넥스트윈과 현대정공의 미니밴 M2도 눈길을 끌었다. 넥스트윈은 신형차 아반떼를 기본으로 한 왜건이고 M2는 미츠비시 샤리오의 한국판이다. 서울모터쇼를 신차 발표장으로 가장 효과있게 활용한 메이커는 기아였다. 크레도스를 비롯하여 세피아 컨버터블, 아벨라 세단, 스포츠카 L96, 스포티지 쏘보디와 왜건, 베스타 후계모델, 경자동차 모닝 등을 내놓았다. 스포츠카 L96은 영국 로터스 엘란의 한국판으로 96년 초에 판매된다. 기아의 계열사인 아시아는 지프인 록스타의 후계차 레토나를 출품했다. 수입차는 모두 40대였다. 유럽 메이커는 독일의 벤츠·BMW·폴크스바겐·아우디, 스웨덴의 볼보와 사브, 프랑스의 푸조·시트로엥, 미국의 제네럴 모터스·포드·크라이슬러이다. 가장 볼만한 차는 크라이슬러의 다지 바이퍼였으며 제네럴 모터스의 명차인 시보레의 코베트와 빨간 카마로도 눈길을 끌었다. 국내 메이커가 내놓은 컨셉트카·승용차·상용차, 외국 메이커의 스포츠카와 승용차 외에 서울모터쇼에는 외국 모터쇼가 모두 그렇듯이 경주차와 태양전지로 움직이는 솔라카도 출품되었다.

모터쇼에서는 자동차와 부품 외에 미인들도 구경거리이다. 회사마다 잘 생기고 몸매좋은 젊은 여성을 동원하여 출품작을 설명하게 하여 관객을 모은다. 서울모터쇼에는 모두 2백40명의 컴패니언이 나왔다. 전시에 나온 자동차수와의 비율로 생각하면 컴패니언 걸 많기로 유명한 도쿄쇼보다 더 많은 것 같다. 얼굴과 몸매는 세계 제일이라 할만 하지만 자동차에 대한 교육이 모자라는 것이 흠이었다.

한나라의 자동차문화 수준을 알아보는 척도로 흔히 모터쇼, 모터 스포츠, 자동차박물관과 클래식카 클럽의 활동이 이야기된다. 외국의 자동차 관련인사를 만나면 생산대수로 세계 6위에 올라섰고, 머지않아 해마다 수출 100만대를 눈앞에 둔 한국자동차산업의 실력을 말하면서 한국내 모터쇼의 연혁과 규모, 레이스와 랠리의 수준, 자동차박물관의 수 등을 질문받는다. 유구무언일 수밖에 없었다. 올해는 3월에 용인자연농원 안의 모터파크에서 처음으로 공식적인 서킷 레이스가 열렸고, 5월에 첫 모터쇼가 성황을 이루었다. 이들은 클래식카에 대한 국민의 관심과 함께 그 나라의 자동차산업, 자동차문화를 뒷받침하는 3개의 기둥이다. 그런 뜻에서 95년은 오래 기억될만한 해이다. 70만명에 이르는 예상외의 많은 관람객을 모은 서울모터쇼는 주관측과 함께 관람객들까지 놀라게 만들었다. 자동차에 대한 국민의 열기를 새삼스럽게 깨닫게 해주었기 때문이다.

처음 여는 본격적인 모터쇼인 탓도 있어 이번 잔치운영에는 미숙한 점이 많았지만 그런 잘못들은 눈감아 주어도 좋을만큼 큰 성공을 거두어 2년 뒤에 열릴 제 2회 쇼에 기대를 걸면서 한편으로는 좁은 회장문제 등 걱정도 앞서게 만든다. ④7