

## 세계 카 레이스의 변천사-3

전 영 선 소장 · 한국자동차문화연구소

### 초기 자동차 경주와 그라프리의 발달 과정

초기 자동차 경주의 주 무대는 프랑스를 중심으로 한 서유럽이었다. 프랑스가 시작한 자동차 경주에 1907년부터 이탈리아와 독일이 고성능의 자동차로 뛰어들어 경주의 왕국인 프랑스를 당황하게 만들었다. 1905년을 넘으면서 프랑스의 그라프리 외에 이탈리아의 타르가 플로리오, 영국의 투어리스트 트로피, 독일의 산오르기 경주인 하인리히 황태자 트로피등 지역별로 특색있는 경주가 두각을 나타내기 시작했다. 또 1905~1910년 사이에는 미국에서 열린 24시간 내구레이스와 1908년 세계 최초의 지구 일주경주인 뉴욕-모스크바~파리 레이스등 국제적으로 퍼져 나간 시기였다.

그라프리의 주관자였던 프랑스자동차 클럽은 1907년에 이어 그라프리 경기규정을 또 한번 바뀌었다. 냉각수, 휘발유, 스페어 타이어등의 무게를 제외한 경주차의 무게를 1,100Kg이하, 4기통 엔진에 실린더 내경을 155mm이하로 제한하여 엔진 배기량이 제멋대로 늘어나는 것을 막았다. 독일 디에프에서 열린 1908년 그라프리에서는 일주거리 76.98km를 열바퀴 도는 경기로 치루어졌다. 이 경주에서 이번이 일어났다.

우승자로 예상했던 1라운드를 지나자 선두를 잡았던 피아트가 고장으로 물러나자 벤츠로 출전한 라우텐슬라제르가 1등을, 역시 벤츠로 출전한

에메리가 2등을 하여 독일팀이 개가를 올렸다. 총거리 769.8Km를 달려 1등을 한 라우텐슬라제르의 기록은 평균시속 111.29Km로 6시간 55분 43초였다.

디에프 그라프리에서 1~3등을 벤츠가 휩쓸자 사람들은 '디에프에서 벤츠가 이긴 날' 이라 외쳤다. 같은 해 영국에서 열린 맨섬 서킷에서 열린 투어리스트 트로피에서는 휴튼차를 몬 영국의 왓슨이 우승으로 1~3등을 영국이 차지하여 이 경주의 강자 자리를 고수했다.

### 1907년 동서양을 연결하는 북경~파리를 경주

1907년 동서양을 연결하는 북경~파리를 경주를 주최했던 파리의 르 마탱신문은 또 하나의 역사적인 국제 경주를 열었다.

1908년 2월 12일 뉴욕을 출발, 알래스카~일본~북경~모스크바~베르린~파리로 들어오는 대장정의 지구 일주 경주이다. 이 역사적인 경주에는 프랑스의 3팀, 이탈리아, 독일, 미국서 각각 한 팀씩 모두 6팀이 도전했다. 당시 길도 제대로 없었던 미지의 험로가 연속됐다. 미국의 와이오밍주 카터에서 에반스톤까지 72Km 구간의 길은 폭설로 막혀 철로를 따라 달렸다. 이때 독일팀은 자동차를 기차에 싣고 통과했다하여 30일의 페널티를 받았는가 하면 알라스타로 올라간 다음 러시아로 들어가도록 코스가 짜여졌으나 눈이 지붕 높이

로 쌓여 있어 경기를 중단하고 배로 경주차들을 일본으로 옮겨 다시 시작하는 해프닝도 벌어졌다.

일본을 통과한 자동차들은 다시 배에 실려 볼라 디보스룩으로 들어가 여기서 다시 레이스를 시작하여 만주를 통과하는데 진수령길이 많아 빠진 차를 중국의 노농자들인 꾸리를 동원하여 조금 꼬집어 내고는 손을 벌리는 바람에 돈을 몽땅 써버려 당황한 적이 한두번이 아니었다. 북경을 지나 러시아로 들어섰을때는 드 넓은 초원에 길이 없어 기차 철로를 타고 달리다가 마주 오는 기차와 충돌할뻔 했던 위험을 겪으면서 달리는 데 모험의 연속이었다. 모스크바를 지나자 1년전에 열렸던 북경~파리코스와 같아 큰 어려움은 겪지 않았다.

이렇게 하여 뉴욕을 출발한 지 5개월 14일만인 1908년 7월 26일 독일의 프로토스팀이 제일 먼저 파리의 결승점으로 들어왔다. 이로부터 4일 후에는 미국의 토마스팀이, 2주일후에는 이탈리아의 주스트팀이 들어왔다. 경기가 워낙 불안정하게 진행되어 서로 우기는 바람에 승부를 가리기가 어려웠다. 완주한 세팀은 서로 자기를 이 우승자라고 떠들었다.

미국팀은 독일팀의 30일 벌점을 가산한다면 자기들이 우승이라 주장하였고, 독일팀은 미국팀도 가차로 차를 옮겼으니 자기들이 우승이라고 고집을 피웠다. 이탈리아팀은 미국, 독일팀 모두가 반칙을 했기 때문에 일등은 당연히 자기들의 것이라고 주장했다. 결국 논쟁 끝에 우승은 러시아 초원에서 수렁에 빠진 경쟁차를 도와주어 동지애를 발휘했다는 점으로 미국팀에게 돌아갔다. 이 역사적 레이스는 그후 1930년부터 70년까지 몇차례 영화로 만들어졌다.

#### 승리자의 이름 없이 불타는 열차의 잔해 속에서

1910년까지 미국 여러곳에서 열리기 시작한 24시간 논 스톱 레이스들도 자동차 경주역사를 장식했다. 최초의 24시간 레이스는 1905년 오하요주 컬럼버스시의 폐쇄된 경마트랙에서 열렸다. 오랫동안 사용하지 않아 풀이 무성한 경마장에서

6대의 자동차가 성능을 겨루었다. 24시간동안 쉬지않고 달리는 이 경기는 드라이버의 운전 테크닉 보다는 경주차의 성능을 겨루는 경주였다. 이 최초의 24시간 경기에서는 30마력의 포드 볼레도를 몬 사울스형제가 1,380.8Km를 완주해 우승했다. 1970년에는 미국에서 24시간 레이스가 가장 많이 열렸던 해로 모두 일곱차례나 개최되었다. 브라이언 비치, 브루클린, 모리스 공원, 브롱크스, 밀워키, 포인트 브리즈, 디트로이트등지에서 열린 이 경기에서 포드, 리지에, 로코모빌, 잭슨, 토마스, 르노, 피아트가 우승했다.

그러나 미국에서 초기에 큰 인기를 끌었던 24시간 레이스는 1911년 인디애나 포리스 500마일 경기에 흡수되면서 1910년 브라이언 비치경기를 끝으로 막을 내렸다가 그후 1965년 24시간 월드 챔피언쉽 스포츠카 레이스! 데이토나에서 다시 열릴 때까지 55년간 미국에서 자취를 감추었다.

#### 유럽의 자동차 경주와 유럽의 자동차 산업

1909년부터 1911년까지 유럽을 휩쓸었던 심각한 불경기는 막 활개를 치려던 자동차산업에 큰 타격을 안겨 주었다. 이 때문에 유럽을 중심으로 활발하게 성장하던 자동차경주도 잠시 주춤했다. 주 무대였던 프랑스의 그랑프리가 1909~1910년동안 열리지 못했으며 기타 몇 경기들만 겨우 명맥을 이었다. 카 레이스의 초기를 이끌어 오던 르노자동차가 1909년 봄 그랑프리에서 탈퇴를 선언하여 개막을 앞둔 1909년도 그랑프리 경기를 당황하게 만들어 경기의 개최여부에 큰 논란이 일어났다. 논쟁 끝에 그랑프리의 위신과 맥을 잇기 위해 개최하기로 결정했으나 새로 바꾼 경기규칙에 불만을 품은 출전자들의 불참의사로 열리지 못했다.

즉 엔진의 실린더 내경을 130mm로 줄여 배기량을 낮춘것과 무게를 900Kg이하로 제한한 것 때문이었다. 새 규정에 반기들 든 것은 프랑스팀 전부로 르노를 뒤쫓아 그랑프리를 떠났으며 이어 피아트, 벤츠, 이소타, 미네로바등의 외국팀들도

## 자동차 racing

경기를 포기하여 결국 1912년까지 그랑프리는 열리지 못했다. 프랑스 그랑프리는 유럽의 자동차 산업이 활발하게 성장하고 자동차기술이 빨리 발전하는데 큰 역할을 했다. 그랑프리가 열리지 않은 3년동안 트기 프랑스의 자동차산업은 그만큼 발전이 정체를 하였던 것이다. 프랑스와 마찬가지로 이탈리아의 타르가 플로리오나 레이스나 미국의 밴도빌트 컵 레이스도 경기침체 때문에 활기를 잠시 잃었다.

1909년 벤츠의 만하임 공장에서는 고속 경주차인 '블리첸 벤츠'가 탄생했다. 한스 니벨박사가 설계하여 만든 이 레이스 카는 1908년도 그랑프리 우승차인 벤츠의 다음 모델로서 4기통, 12,443cc, 150마력과 21,504cc, 200마력의 두 가지였다. 이 레이스카는 1909년부터 1922년까지 육상 최고속도 기록을 보유했던 명 레이스 카였다.

블리첸 벤츠는 당시 사람들의 스피드에 대한 욕구를 가장 잘 소화시켜 준 차였다. 프랑스 드라이버인 빅토르 애메리가 1909년 11월 8일 영국의 브루크랜드 스피드웨이에서 이 블리첸 벤츠를 몰고 최고시속 202.69Km라는 기록을 세웠다. 자동차로서는 세계에서 가장 빠른 속도라는 이 기록도 1910년 3월 10일 미국 데이тона 비치에서 시속 211.977Km로 달린 미국인 바니 올드필드에 의해 금방 추월 당했다. 이어 같은 해 4월 23일 미국인 밥 버만은 시속 227.510Km의 새 기록을 세웠다. 그러나 올드필드와 버만의 기록은 안타깝게 공식적인 인정을 받지 못했지만 인간의 스피드에 대한 욕구를 그대로 표시하고 있다. 공식적인 기록으로는 1909년 애메리가 세운 202.691Km가 1922년까지 무너지지 않았다가 영국이 블리첸 벤츠의 경쟁차로 내놓은 선빔이 1922년 5월 17일 시속 215.244Km를 올려 애메리의 기록을 깨버렸다. 선빔은 16.322cc, 355마력의 비행기 엔진을 얹고 영국인 케넬 기니스가 몰았다.

### 1911년 유럽의 자동차 경주와 인디애나폴리스

1911년은 유럽의 자동차 경주가 다시 소생한 해이면서 또 하나의 역사적인 레이스인 인디애나 500마일경주가 미국의 인디애나폴리스에서 탄생한 해이기도 하다. 일명 인디500은 처음부터 고액의 상금과 유명 경주차, 그리고 많은 드라이버들이 출전 상황을 이루었으며 좋은 평으로 해가 갈수록 인기가 상승하여 지금까지 이어오면서 세계 4대 레이스 중의 하나로 위세를 떨치고 있다. 1909년 2월 프레스토 오 라이트사와 인디애나폴리스 모터스피드웨이 클럽의 주주인 칼 피셔가 25만 달러를 들여 일주거리 약 4Km인 직사가 타원형의 서킷트를 완공했다. 처음에는 잘게 부순 자연석을 깔아 만들다가 위험하다는 견해가 많아 다시 벽돌을 깔아 완성했다. 서킷트를 완성하는데 300만장의 벽돌이 들었다하여 사람들은 인디 500트랙을 '벽돌공장'이라 불렀다. 그후 1935년에는 스타트/피니시 라인부분만 빼고 아스팔트로 다시 깔았고 1961년에는 모든 코스를 전부 아스팔트로 포장했다.

서킷트가 완공된 1909년부터 1910년까지 두 해동안은 5마일, 250마일등 시범경기가 몇차례 열리다가 1911년 5월에 인디 500의 고익적인 첫 경기를 열었다. 경주차의 배기량을 9,832cc로 제한했던 첫 경기에서는 6기통 7,820cc의 마몬차를 몬 레이 하룬이 우승했다. 레이 하룬은 최고시속 140Km, 평균시속 120Km로 500마일(804Km)를 6시간 42분 8초만에 주파했다. 레이 하룬은 그의 경주차에 세계 최초로 백밀러를 달아 눈길을 끌었다.

1911년은 현재 월드랠리 챔피언쉽(WRC) 시리즈의 하이라이트인 몬테카를로 랠리의 첫 경기가 열린해이기도 하다. 1월에 열려 눈길, 빙판길의 일반도로를 수천 Km를 달려 승부를 가렸던 이 경기는 차의 안전성을 발전시키는데도 일조를 해 오고 있다.

<선우명호 편집위원: msunwoo@email.hanyang.ac.kr>