

세계 카 레이스의 변천사

전 영 선 소장 · 한국자동차문화연구소

1886년 처음으로 발명됐던 자동차는 성능이나 기술면에서 매우 원시적인 자동 탈 것이었다. 이런 미숙했던 자동차를 오늘날 고성능 첨단화 시키는데 큰 역할을 한 것이 자동차경주였다. 인간의 끝없는 모험과 욕망을 충족 시키기위해 생명을 건 자동차경주는 이상적이었다.

○ 세계 최초의 자동차 경주

독일의 고트리브 다임러와 칼 벤츠가 말 없는 마차 즉, 휘발유엔진으로 달리는 자동차를 1886년 같은 해에 발명하면서 자동차 시대를 열었다. 벤츠의 삼륜자동차는 1기통 984cc 0.9마력의 엔진으로 최고시속 16Km, 다임러의 4륜차는 1기통 462cc 1.1마력의 엔진으로 최고시속이 고작 16Km밖에 낼 수 없는 느림보 차였지만 사람들은 경이와 신비스러운 눈으로 바라 보았다. 그러나 이 차들을 실용하기위한 시험기간 5년이 지난 1890년부터 본격적인 자동차시대가 열리기 시작했다.

유럽과 미국에서 여러 기술자들이 벤츠와 다임러차를 모방해 몇대씩 만들어 내는 자동차들이 인간들을 사로잡기위한 가장 좋은 방법은 속도 대결 밖에 없었다. 경쟁과 도전을 좋아하는 인간들은 말 없이 달리는 기계를 그냥 보고만 있지 않았다. 이 때문에 자동차 경주는 자동차의 실용과 거의 같은 시기에 유럽에서 먼저 시작됐다. 지금도 그

렇지만 자동차 경주는 조기의 자동차 메이커들에게 차를 선전할 수 있는 가장 효과적인 방법이었다. 각 메이커들이 만든 자동차의 성능을 겨루어 각 차의 우수성을 대중에게 보여 주는데 이것 만큼 확실한 광고란 없었다. 지금처럼 전파매체가 없었던 초기로서는 자동차 경주란 상업적 가치로서도 절대적이었다.

자동차를 발명하여 자동차시대를 개막시킨 것은 독일이었지만 기업화시켜 기술과 자동차경주를 발달시킨 것은 프랑스였다. 최초의 자동차경주가 열린 것은 1894년 파리~루앙간이었다.

당시 프랑스의 입이라던 파리의 “르쁘띠 저널”의 발행인 피에르 지아드가 자동차의 실용성을 대



※ 세계 최초의 자동차 경주가 1894년 파리에서 열렸을때 스타트 라인에서 준비하는 모습



중에게 알리기 위해 처음으로 열었다.

이 최초의 경주는 레이스라기보다는 자동차 캠페인의 성격을 가진 것으로서 다음 해에 이어 열렸던 파리~보르도 왕복 레이스를 진짜 자동차경주로 보는 사람들도 많지만 어쨌던 파리~루앙경주를 최초의 모터스포츠로 전문가들은 평가하고 있다.

가장 많았던 증기자동차를 중심으로 휘발유차, 전기자동차 중 102대가 신청했으나 예선에서 81가 탈락 21대만 본선에 진출했다. 1894년 7월 22일 일요일 아침 8시 정각 출발번호 깃발을 세차게 흔들자 30초 간격으로 한 대씩 파리의 스타트라인을 출발 파리 서북쪽으로 126Km를 8시간 30분 안에 완주해야 한다는 것이 경기규칙이며 상금은 1등에 5천프랑이었다. 5천프랑의 상금을 받는다는 것은 가장 성능이 우수한 차로 인정 받는 최고의 명예이기도 했다.

출발한 지 얼마 안 가 해프닝이 벌어졌다. 어떤 프랑스 증기차는 공원의 블록을 모조리 부숴놓고 핸들이 고장나 잔디밭으로 기어들어 가는가 하면, 어떤 차는 인도위에 진열된 식탁들을 넘어트리고 레스토랑 안으로, 또 어떤차는 바퀴가 빠져 달아나 길가던 마차를 들이 받는 등 탈락차가 속속 나타나갔다. 결승점인 루앙에는 골인의 장관을 보기 위해 유럽 전역으로부터 수 많은 사람들이 모여들어 루앙 역사상 최대의 축제가 벌어졌다. 해가 질 무렵 먼지와 땀, 기름으로 범벅이 된 선수들이 하나, 둘 입성했다. 1등으로 들어 온 차는 프랑스의 드디옹 증기차였다. 드디옹의 차는 최고시속 20Km, 평균시속 17Km로 놀라운 성능을 발휘했다.

21대중 14대가 완주한 이 최초의 자동차경주에는 이번이 일어났다. 1등의 드디옹차가 위에 트레일러를 달고 경주했다하여 대회규칙 위반으로 탈락하고 2등으로 같이 들어 온 푸조와 파나르가 공동 우승 5천프랑의 상금과 함께 가장 빠른차라는 영광을 차지했다. 1등으로 둔갑한 푸조와 파나

르차는 증기엔진이 아닌 다임러의 4마력짜리 가솔린엔진을 얹은 차였다. 이렇게하여 자동차 경주 개막의 계기를 만들어 준 파리~루앙간 최초의 카레이스를 파리의 한 기술지는 이렇게 평했다. “자동차에 대한 사람들의 관심을 어떻게 높일 것인가 하는 고민은 이제 완전히 쓸모가 없게 됐다”

◆ 초기의 카레이스들

1894년의 파리~루앙간에서 벌어졌던 세계 최초의 카레이스는 사람들에게 잊지 못할 커다란 충격을 안겨 주었다. 그것은 바로 자동차가 가지고 있는 무한한 가능성이었다. 이를 간파한 르쁘띠 저널은 이듬해인 1895년 순수한 카레이스라 말하는 파리~보르도 왕복 경주를 열었다. 파리에서 출발 포도주의 명산지인 보르도까지 600Km를 왕복하는 1,200Km의 장거리 경주를 100시간내에 주파하는 레이스였다. 파리~보르도경주에는 가솔린차 15대, 증기자동차 6대, 전기자동차 1대등 총 22대가 출전했다. 이 경주에서는 프랑스제인 파나르로 출전한 에밀 르바소가 평균시속 24.14Km로 48시간 48분만에 1등으로 우승하였고 그 뒤를 이어 3대의 푸조가 골인하여 이때부터 휘발유차가 우위를 차지하기 시작했다. 이 레이스에서 프랑스의 앙드레 미쉐린이 발명한 자동차용 공기타이어를 푸조차에 달아 처음으로 선보였다. 이때까지 마차나 자전거 타이어를 사용하던 때라 미쉐린의 자동차타이어는 큰 관심을 불러모았다. 이 레이스에 처음 등장한 자동차타이어는 실패였지만 계속 실용화 연구로 성과를 거두어 성능을 인정받아 1987년부터 시장을 석권하기 시작했다.

도시간 레이스에 이어 각국의 수도를 연결하는 레이스도 열렸다. 최초의 이탈리아 레이스는 1895년 5월 18일에 토리노~아스티간 93Km에서 열렸다. 5대가 출전하여 다임러차를 운전한 시모네 페데르만 평균시속 15.5Km로 달려 우승했다. 이 해에 시카고에서 벤츠차와 미국 휘발유차



▲ 1895년 세계 두 번째인 파리 ~ 보르도 ~ 파리 왕복 레이스에서 우승한 에밀 르바스

1호인 듀리가 스피드를 겨루었다. 1901년까지 유럽의 레이스를 휩쓴 자동차는 프랑스의 파나르였다. 이차는 1898년의 파리~보르도, 마르세유~니스간등에서 연승했다. 주로 유럽 여러나라와 미국에서 유행한 도시간 레이스는 19세기 막바지에 들어 국경을 넘었다. 그 최초의 수도간 레이스가 1898년 파리~암스테르담 레이스였다. 이해 7월 7일부터 13일까지 열렸던 이 레이스는 파리를 출발 암스테르담까지 1,431Km를 달리는 최초의 국제레이스로서 프랑스이 카론이 평균시속 43.3Km를 달리는 최초의 국제레이스로서 프랑스의 카론이 평균시속 43.3Km로 33시간 4분만에 주파 1위를 차지했다. 이 레이스의 성공은 20세기초의 파리~베르린과 파리~빈간의 수도간 레이스를 여는 도화선이 됐다.

세계 두번째 경주였던 1895년의 파리~보르도 오아북레이스를 르 뺌띠 저널을 중심으로 열었던 파리의 신문들은 이 해에 프랑스 자동차클럽을 세계 최초로 조직했다. 19세기말인 1899년 프랑스 자동차클럽은 프랑스여행자동차 레이스를 처음 열었다 7월 16일부터 24일까지 프랑스 일주 2,291Km를 달리는 경주에 19개의 차가 출전하여 벨지움의 크나프선수가 몬 파나르차가 우승했다. 이렇게 20세기를 향해 자동차경주는 꽃을 맘

껏 피우기위한 스피드를 늦추지 않았다. 도시간, 수도간의 경기가 계속 열리면서 레이스 규정이 생겨났고 유럽 여러나라에서는 경주전용 포장 서킷 건설에 열을 올렸다. 이렇게 자동차경주는 새로운 스포츠로 자리를 급속히 잡아갔다.

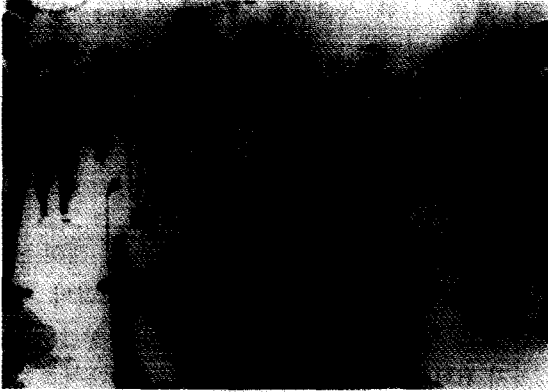
◆ 그랑프리의 시조인 고든 베네트 컵 레이스

오늘날 모터레이스의 정상인 그랑프리의 시조인 고든 베네트 레이스가 1900년에 등장 1905년까지 6회를 열어 근대 모터스포츠를 개척하는데 큰 역할을 했다. 당시 미국의 신문재벌이었던 제임스 고든 베네트는 유럽지역에 자신의 신문을 선전할 목적으로 고든 베네트 컵 레이스를 조직 프랑스에서 그 첫회를 열어 선풍을 일으켰다.

이 레이스는 공식 규정이 처음 적용된 경주라는 점에서 뜻이 깊다. 레이스 규정의 내용은 경주차의 무게를 400~1,000kg, 드라이버와 보조 드라이버의 몸무게는 60kg이상, 레이스 거리는 550~650km, 승리팀의 나라에서 다음 레이스를 개최하는데 만약 경주용 도로가 없을 경우 프랑스에서 개최, 각국의 (유럽, 미국)의 자동차클럽에 등록된 드라이버들만이 출전자격, 자기나라에서 만든 경주차로 3대까지 출전허용 등이었다.

고든베네트컵 제1회는 1900년 6월 14일 파리~리옹간의 570Km구간에서 열렸다. 프랑스, 독일, 벨지움, 미국의 4개국에서 여러팀이 신청했으나 막상 최종적으로 출전한 차는 5대뿐이었다.

우승은 샤를이 본 프랑스의 파나르가 평균시속 62.1Km로 9시간 9분만에 리옹에 도착 우승했다. 이렇게 2회까지 프랑스에서 열었다가 1902년의 제3회는 파리~스위스의 인스브르크간 565km에서 열어 그동안 기세 등등하던 프랑스팀이 고배를 마시고 영국에서 트로피를 빼앗겼다. 영국 드라이버인 옛지는 영국제 40마력의 네피어 레이스 카로 평균시속 51.18Km라는 당시로서는 경이적인 스피드로 11시간2분52초만에 인스부르크에 골인하여 우승을 차지했다.



▲ 1902년 파리 ~ 비엔나 경주의 우승자 마르셀 루노가 1위로 홀인하는 모습. 평균시속 63km/h

파리~인스부르크레이스가 열렸던 같은 해 늦게 파리~오스트리아의 비엔나간에서도 열려 르노자동차의 창업자인 르노 삼형제중 맏형인 마르셀 르노 자신이 직접 르노차로 출전하여 평균시속 62.52km로 우승하여 르노가 두각을 나타내기 시작했다. 1903년에 열린 제 4회 파리~스페인의 마드리드간 레이스는 도시간 장거리 경주의 막을 내리게 한 레이스였다. 처음부터 말썽이 많았던 파리~마드리드 레이스는 사고가 연달아 일어나 전구간 1,200km중 552km를 달리고는 파리시장의 금지령으로 보르도에서 중단되고 말았다. 마르셀 르노를 포함한 2명의 드라이버와 2명의 정비사, 관람객, 군인들이 목숨을 잃어 초기 경주중 가장 큰 비극의 레이스로 기록을 남겼다. 이후 도시간 레이스 시대는 막을 내렸고 서킷 레이스의 막이 올랐다.

미완성으로 끝난 제4회 고든 베네트 레이스는 최초의 서킷 레이스로서 영국으로 건너가 아일랜드의 일주 거리가 65와 83km인 두곳의 서킷을 번갈아 돌면서 총 527km를 달리는 레이스에서 벨지움의 제나치가 4기통 엔진의 벤츠를 몰아 우승하므로써 벤츠로서는 최초로 국제경기에서 우승했다. 경기규정에 따라 독일은 다음해의 경기개최국이 됐다. 독일을 우승으로 이끈 까뮈 제나치는 1898년 파리에서 세계 최초로 시속 100km의 장벽을 돌파한 기록을 가진 스피드왕이었다.

1904년 독일에서 열린 제5회 고든베네트 레이스는 프랑스의 테리가 고든 베네트 레이스 사상 최고속도인 최고시속 117km, 평균시속 87.25km를 올려 우승했고 이어 제5회경기에서도 테리가 우승하여 프랑스는 20세기초 최강자가 됐다. 한편 이렇다 할 경기가 없던 미국에서는 1904년 사업가였던 윌리엄 K 밴더빌트가 스폰서가 되어 밴더빌트 컵 레이스를 조직 그 첫회를 롱 아일랜드에서 열었다.

고든베네트 레이스는 불합리한 규정 때문에 프랑스의 제6회를 마지막으로 종지부를 찍었다. 날로 무섭게 발전하는 엔진 성능이나 스피드 그리고 늘어나는 출전자를 포섭하지 못하는 시대에 뒤떨어진 보수적인 규정이 실패의 원인이었다. 이렇게 하여 근대적인 모터스포츠의 첫장을 열었던 고든 베네트컵은 막을 내리고 1906년부터는 F1그랑프리의 전신인 그랑프리 레이스 시대가 열렸다.

〈선우명호 편집위원: msunwoo@email.hanyang.ac.kr〉