

고속은 아름답다

장영진 한국에너지기술연구원 홍보협력실



이제 자동차는 일상에서 없어서는 안 될 중요한 필요 가치가 되어 버렸다. 나아가 단지 운송의 수단으로서의 가치에서 벗어나 이제는 선호와 취미, 스포츠의 대상으로까지 자리매김하고 있다.

인간은 언제부터 자동차를 필요로 했었던 걸까?

그 근원은 바퀴의 발명에 있다고 생각된다. 필자가 알기로는 기원 전 3600년경 인류문명의 발상지였던 메소포타미아에서 처음으로 통나무 바퀴가 발명되었고, 그로부터 100년 뒤에는 슈메르인들이 스포크식 바퀴를 개발하여 수레를 만들어 사용하기 시작하였다.

그러나 당시의 사람이나 가축이 끌어야 했던 수레는 속도나 끄는 힘에 한계성이 이내 드러났고 인간은 좀 더 빨리, 좀 더 많이 싣고 더 멀리 갈 수 있는 수레를 생각하게 되었다. 이것이 자동차가 탄생하게 된 원초적 동기라고 할 수 있을 것이다.

구약성서에 나오는 에스겔의 예언서 제 1장을 보면 자동차를 암시하는 구절이 있다. ‘내가 그 생물을 본 즉 그 생물 곁 땅위에는 바퀴가 있는데 그 네 얼굴을 따라 하나씩 있고, 그 바퀴 안에는 돌아가는 바퀴가 있는 것 같으며, 어디든지 신이 가려하면 그 생물도 신이 가려하는 곳으로 가고, 바퀴도 그 곁에서 돌아가니 이는 생물의 신이 그 바퀴 가운데 있음이라.’고 예언되어 있다.

인류의 자동차에 대한 꿈은 15세기 말부터 현실적으로 실현되기 시작하였다. 1482년 르네상스 시대 로마의 천재였던 레오나르도 다빈치가 인류 역사상 처음으로 태엽이 풀어지는 힘을 이용하여 달려가는 원시적인 자동차를 만들었다.

16세기 중엽에는 자동차를 확실히 예언한 문학이 등장해 세상을 놀라게 하였는데 프랑스의 의사이며 대 예언가였던 미셸 노트라다무스가 그의 예언서 ‘모든 세기’에서 자동차의 탄생을 정확히 예언했던 것이다. 미래에는 인간들이 제 스스로 달려가는 쇠로 된 탈 것을 만들어 말을 밀어 낼 것이며 그것은 카로세(Carrosier: 중세 프랑스의 사륜 승용 마차)처럼 생겼고 카로세보다 빠르니까 줄여서 카로(Carro: 후에 ro가 줄어 Car로 변함)라 부를 것이며, 지금으로부터 350년 후에 나타나면 이 카로에 열광하는 카로마니(Carromanie: 카매니아)들이 이것을 타고 지구를 누빌 것이라 했다. 노트라다무스의 예언이 있은 후 350년이 지난 1900년부터 그의 예언대로 자동차들이 지구촌을 달기 시작하였고 자동차 왕이라 불리는 헨리 포드는 1914년부터 값싼 차 포드T형을 대량 생산, 자동차 시대를 개막시켰다.

필자가 이처럼 장황하게 자동차의 탄생에 관해 언급하는 것은 바로 필자가 노트라다무스가 예언한 카로마니(car mania)의 한 사람이라고 생각하고 있다는 것을 여러분에게 주장하고 싶어서이다. 그럼 왜 필자는 아무도 묻지도 않는 사실을 주장하고 싶어 하는 것일까? 이제부터 그 이야기를 하고 그런 다음 과연 필자가 카매니아라 스스로를 불러도 좋을지 어떨지 이 글을 읽는 여러분의 판정을 기다려 보기로 하자.



필자는 중학교 2학년 때, 그러니까 지금부터 30년도 훨씬 전에 첫公道 주행을 했다. 그것도 다리에 깁스를 한 채로.

당시 자동차를 필요로 하던 사업을 하던 부모님의 덕에 비교적 일찍 자동차란 기계에 익숙해 질 수 있었고, 가끔씩 운전석에 앉아 평소 눈여겨보던 대로 모의주행을 하곤 했었다. 그러던 어느 날, 운동 중에 다리를 다쳐 깁스를 하고 있던 필자가 당시 어머니가 경영하던 사업장에 갔다가 갑자기 배가 아파 화장실을 가게 되었다. 그러나 다들 아시다시피 당시엔 어지간한 부잣집이 아니고서는 화장실이 깁스한 다리로 편히 앉아 볼 일을 볼 수 있게 되어 있지 않았다. 다만 필자의 집에는 불편한 자식을 위한 아버지의 배려로 구멍 뚫은 나무의자가 앉은뱅이 수세식 변기위에 놓여 있었다.

배는 점점 아파오고 자칫 잘못하면 당시로는 내가 본 가장 예쁜 여자였던 경리 누나 앞에서 실수를 할지도 모를 일이었다. 다행히 어머니는 계시지 않았고, 자동차 열쇠는 벽에 걸려 있었다. 어찌랴, 모든 조건이 갖춰져 있는데... 예쁜 누나의 눈을 어렵잖게 속이고 들고 나온 자동차 열쇠는 신기하게도 내가 돌려도 시동이 걸렸다. 또한 당시의 한가한 도로 위를 앞으로만 계속가면 집 앞에 도착할 것이니 어려울 것도 없을 것이라 스스로를 부추겼다. 평소애 관심 있게 본 순서에 따라 수동 변속기를 조작하고 서서히 클러치에서 발을 떼니 차는 앞으로 나가기 시작하였다. 한번의 시동 꺼짐도 없이.(이것 때문에 필자의 아내에게 운전을 가르치며 많이도 다투었다.)

깁스한 다리를 얹은 가속 페달은 어쩌면 그리도 가벼운지 조금만 힘을 줘서 다리를 들지 않으면 차가 튀어 나가곤 해서 이마엔 온통 땀으로 범벅이 되었다. 어찌어찌 집동네에 들어설 즈음 뒤에서 경찰차(당시에는 백차라 불렀다.)의 사이렌 소리와 차를 세우라는 방송이 들려왔다. 그러나 딱 일이 더 급한 필자는 집까지 못들은 채 갔고, 서둘러 집안에 들어가 대문을 잠그고 화장실로 직행해 버렸다. 다행히 망신을 당할 지경 직전에서 위기는 모면할 수 있었다.

그러나 위기를 넘긴 안도감도 잠시 또 다른 위기가 대문 밖에 기다리고 있었다. 쫓아와 대문 밖에서 문을 두드리고 초인종을 눌러대는 경찰관이 그제야 무서워지기 시작하였다. 그렇게 화장실 안에서 나오지 못하고 버티기를 한참 만에 연락 받은 아버지가 오시고 더 이상 버틸 수가 없었다.

결국 그 해프닝은 내가 차를 움직인 직후에 지나가던 택시 기사가 보고 자동차가 혼자 굴러 간다고 파출소에 신고함으로써 경찰이 추격하게 된 사건으로 그 일의 무마를 위해 필자의 부모님은 적지 않은 곤혹을 치렀으며 필자는 경찰관들과 작은 시의 시민들에게 꽤 유명인사가 되어 버렸다.

필자의 자동차 생활은 그렇게 시작되었다.

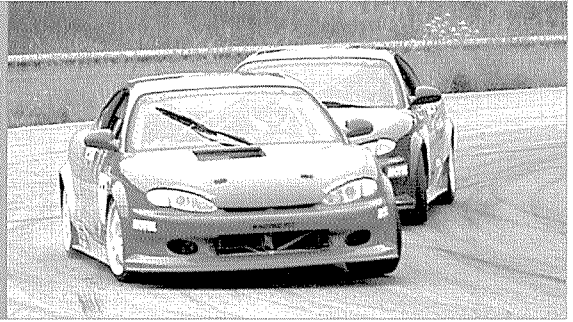
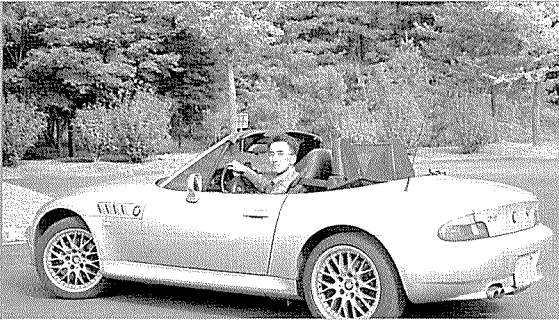
그 후 만 18세가 되는 달에 운전면허를 취득하였고, 한 동안 겁 없이 자동차를 몰고 다녔다. 그러다 대학 2학년 때, 고속도로 상에서 대형 교통사고를 눈앞에서 보게 되었고 다행히 간신히 그 사고에서 비껴난 필자는 정신적 충격으로 꽤 오랜 시간 운전대를 잡지 못하였다.

몇 년이 지난 후, 필자가 결혼을 하고 아이가 생기자 어딜 움직이는 게 여간 성가신 게 아니었다. 어린아이 하나에 딸린 짐은 어찌 그리 많은지...

용단을 내려야 했다. 더 이상 해묵은 충격 속에서 벗어나지 못하고 있을 수 만은 없었다. 자동차를 장만하긴 하겠지만 제대로 운전 교육을 받기로 하였다. 그래서 당시 국내 유일의 드라이빙 스쿨에 등록하여 10주간의 주말 교육 과정을 수료하였다.

그런데 이것이 화근이었다. 운전 중 발생할 수 있는 위기 대처 능력 정도만 배우려던 필자의 처음 의도와는 달리 자동차와 관련된 또 다른 세계에 눈을 뜨고 만 것이다. 더 이상은 자동차가 핸들을 돌리는 대로 굴러 가는 무생물이 아니고 사용하는 기술에 따라 때로는 운전자의 의도에 정확히 판단하여 움직여 주고, 때로는 핸들의 움직임과는 정 반대의 움직임을 통하여 안정된 차량 자세 제어가 가능하게 하는 등 신기하고 재미있기 짝이 없는 것이었다.

그해 말에 급기야 호주 최고의 드라이빙 스쿨 강사들을 초청하여 국내에서 개최된 레이싱 스쿨까지 수료한 필자는 오프로드 경주에(비포장 도로 경주) 출전하기에 이르게 되었다. 집 사람도 몰래 장만한 경주차에 그야 말로 시간과 돈을 퍼 부었다. 경주 중에 차가 여섯 바퀴를 구른 경험을 하기도 하였다. 트랜스포트를 이용한 수송은 꿈도 꿀 수 없었기에 전국에 산재한 경기장을 가기 위해 세팅된 경주차를公道로 직접 운전하고 가다가 문제가



생겨 경기에 참가도 못하고 실려 오는 일도 있었다.

그렇게 시작된 새로운 세계는 자동차 경주 뿐만 아니라 자동차 튜닝의 세계로까지 필자의 눈을 확장시켰고, 국내외 튜닝 관련 서적을 구해서 읽고, 직접 적용하는 일이 계속되었다. 점차 자동차 메커니즘을 이해하게 되면서 국내외 자동차의 성능과 내구성에 관한 수준차이가 보이게 되었고, 이를 튜닝으로 해결하기 위한 노력이 시작되었다.

그러던 지난 2000년, 지금도 그렇지만 당시엔 자동차의 성능을 비교하는 경주(드래그 레이싱)에서 외국 차량 특히 승용차를 개조한 경주차 경주가 발달한 일본 차량과는 비교가 되지 않을 정도로 국산차의 성능이 뒤져 있었다. 필자가 속한 자동차 튜닝 클럽에서는 국산차로 일본차를 능가하는 성능의 차를 직접 만들어 보자는 야심 찬 계획을 세웠다. 다행히 그 뜻에 공감하는 스폰서를 만나 약 1억원의 경비와 6개월의 시간을 들여 원하는 성능의 경주차를 만들게 되었다.

그 결과 2000년도 시즌 우승에 이어 그해의 우승 차량 중 최고를 가리는 왕중왕전에서도 우승을 하는 쾌거를 이루었다. 최근 전자 제품을 필두로 한 국산 제품의 약진으로 어지간한 일본 제품이 우습게 보이게까지 되었지만, 당시만 해도 매우 놀라운 일이고 가슴 벅차기까지 한 일이었다.

그 가운데서도 필자만의 보다 나은 성능과 보다 안전한 차 만들기로의 도전은 티뷰론이란 국산 스포츠 지향의 차량이 나온 첫해인 1996년에 구입한 차의 엔진을 4년간 8개나 깨어 먹는 시행착오를 거듭하기도 하였다. 새로 장착한 엔진을 길들이기 한다며 하루 동안 800 킬로미터

이상을 운전하며 다닌 적도 있었다.

그러나 그토록 치열한 노력 가운데서 언제나 가슴 한구석에 가지지 않는 안타까움이 있었다. 태생의 한계.....

결국 얼마 전 만 12년간의 자동차 만들기 of 중지부를 찍게 되었다. 국내 소재 공학과 기계 기술의 상대적 열세로 인한 완성차의 성능 및 내구성의 열세를 인정하게 된 것이다.

무엇인가 미칠 수 있는 사람은 행복하다. 강산이 변하고도 남을 만큼의 시간동안 필자를 미치게 한 것에 대한 후회는 없다. 단지 10년 이상의 노력으로도 넘지 못한 한계와 그 한계 너머에 있는 목표였던 늪이 요즈음 필자의 애마가 되었다는 멧쩍음이 있을 뿐.(최근에 슬슬 다시 지병이 도지려는 징후가 있어서 걱정이다.)

끝으로 이 난을 빌어 그간 다른 이들에 비하여 더 자동차를 가까이 한 경험을 통하여 느낀 단상 한 가치를 더붙어 나누고 싶다. 그것은 속도에 관한 것이다.

최근 발전된 차량의 성능으로 고속 혹은 최고속을 즐기는 운전자들이 제한된 부류이지만 늘어나고 있는 실정이다. 그렇지 않더라도 대부분의 운전자들은 한번 이상 혹은 습관적으로 도로의 제한 속도 이상으로 달린 경험이 있을 것이다. 그것은 인간 본성인 미지에 대한 동경심이 스피드에도 예외 없이 적용되기 때문이라 생각한다.

필자는 고속은 아름답다라고 생각하는 사람 중의 하나이다. 좀 더 정확히 표현하자면 고속의 속도 자체가 아름다운 것이 아니라 높은 속도를 낼 수 있는 기술과 노력이 아름답다고 생각한다. 흔히 사람들이 말하기를 우리나라 도로에서 뺨을 곳이 어디 있냐고, 어디에서 달리려고 고성능의 차량을 갈망하고 굳이 시간과 돈을 들여서 드라



이빙 기술을 익히고 자동차에 투자를 하느냐고 묻는다. 옳은 말이다.

대부분의 도로는 시속 100킬로미터 이내의 제한속도로 묶여 있고 고속도로의 경우에도 110이상이 없는 국내 현실상 어찌면 그 이상을 달릴 수 있는 가능성은 염두에 두지 않고 운전하는 것도 당연할 수 있다. 그래서 면허 시험을 위한 운전학원에서의 최소한의 그리고 형식적인 운전 교육에 의한 습득 기술만으로 운전하는데 어려움을 느끼지 못하고 또 1년, 2년 혹은 운이 좋으면 평생을 사고 없이 운전할 수도 있을 것이다.

한번 다른 각도에서 생각해 보자. 우리는 살면서 언제 닥칠지 모르는 경제적 위기에 대비하여 저축한다. 또 그런 일이 발생하지 않을 수도 있으나 폭우나 강풍, 지진에 견딜 만큼 튼튼하게 건물을 세운다. 흉년에 대비해서 식량을 비축하거나 유류파동에 대비해 석유를 비축하기도 한다. 그런데 유독 생명과 직결되며 현대인에게 있어서 필수적인 가치이고 때로는 가정에서 보다는 많은 시간을 보내는 자동차와의 유대관계와 끊임없는 운전기술 습득을 너무나 소홀히 하는지 의문스럽다.

늘 시속 100킬로미터로만 다니는 운전자가 시속 110, 혹은 120 킬로미터로 자신의 한계스피드 이상의 속도로 달리게 되면 심장 박동이 빨라지고 차량을 컨트롤하는 능력이 제한되어 작은 돌발 상황에서도 과도한 부하로 인하여 적절한 조작을 하지 못하게 될 수 있다는 연구 결과가 있다. 똑같이 시속 80킬로미터로 달려도, 상대적

으로 높은 속도와 그에 수반되는 기술로 단련된 운전자와, 운전자체를 우습게보고 별도의 노력을 기울이지 않은 운전자 사이에는 엄청난 차이가 있을 것이 분명하다.

자신과 동승자 그리고, 도로위의 운전석에 있는 수많은 동료들의 안전이 중요하지만 다양한 도로위의 상황에 유연하고 정확하게 대응할 수 있는 능력을 배양하는 것은 자신을 포함한 수많은 사람의 목숨에 대한 예의이자 적극적인 안전 대책이라고 생각한다. 아쉬운 것은 자동차 생산 선두국가 답지 않게 우리나라에 이런 교육 환경과 시설이 제대로 갖춰져 있지 않다는 사실이다.

이런 이유에서 볼 때, 필자는 복잡한 시내에서 행해지는 무분별한 난폭운전이 아닌 스스로에게 한층 높은 과제를 던져가며 노력하는 수많은 아마추어 레이서 및 애호가 분들의 노력에 경의를 표한다. 어찌면 일반적인 인식과는 달리 이런 이들의 노력이 보다 안전한 자동차의 생산을 유도하고 교통사고 발생률을 조금이나마 낮추고 있는지도 모른다. 제한 속도가 없는 고속도로를 가진 독일의 교통사고 발생률이 우리나라와는 비교하지 못할 정도로 낮고, 필자가 아는 아마추어 레이서 혹은 자동차 매니아들의 사고률이 훨씬 낮은 수치를 보이는 것을 봐도 그렇다.

갑작스런 폭우나 폭설이 내릴때... 혹은 위협적인 운전자와 차량으로부터 위협을 피할 때... 동료나 가족 가운데 환자가 발생 했으나 구급차를 기다릴 여유가 없을 때... 옆자리 동승자의 불안했던 눈빛이 쩡긋 한번의 윈크로 안도의 눈빛으로 바뀌게 할 수 있는 그런 운전자가 되고 싶다.