

세계 카 레이스의 변천사-2

전 영 선 소장 · 한국자동차문화연구소

◆ 본격적인 모터 스포츠 시작

20세기 초는 자동차 경기를 본격적으로 개막시킨 중요한 시기였다. 공식 규정을 갖춘 첫 자동차 경주인 고든 베네트레이스가 1905년 6회로 이런 저런 사정때문에 막을 내리고 말았지만 모터 스포츠가 국제적으로 전파되어 발전할 수 있도록 만든 의미 깊은 경기였다. 고든 베네트 레이스 붐은 영국, 이탈리아, 독일등 서유럽 국가들이 자동차 경기를 개척한 프랑스 못지않은 눈부신 발전을 보여 본격적인 모터 스포츠 시대를 앞 당기는데 큰 역할을 했다.

고든 베네트 레이스가 막을 내린 이듬해인 1906년 프랑스는 현대 모터 스포츠의 최 정상인 F1레이스의 시조인 '그랑프리' 레이스를 시작했다. 같은 해에 이탈리아는 이 나라 최초로 타르가 플로리오 오픈 로드 레이스를 시작하였고, 영국은 한해 앞선 1905년에 전국 일주 투어리스트 트로피 경주를 시작 했는데 이 경기는 오늘날까지 이어와 가장 오래된 스포츠카 레이스로 기록되고 있다.

◆ 1906년 F1의 시조 '그랑프리' 시작

1900년부터 6년동안 붐을 일으켰던 고든 베네트 레이스에서 큰 자극을 받은 프랑스 모터클럽은

프랑스 고유의 모터 스포츠 이벤트를 만들고 싶었다. 이방인이 프랑스에서 모터 스포츠를 열어 인기를 얻는다는 질투심도 작용하여 방해할 하는 바람에 고든 베네트는 더 이상 프랑스에서 경기를 열수 없어 후퇴를 해버린 것이다. 그동안 고든 베네트 레이스에서 거둔 연속적인 프랑스의 승리는 프랑스인들에게 모터 스포츠의 무한한 가능성을 알게 해 주었다. 이런 기반을 배경삼아 세계 최초로 1900년에 조직된 프랑스 모터 클럽은 1906년 더욱 합리적인 새로운 규정을 갖춘 '그랑프리' 레이스를 열었다.

제1회 그랑프리 대회는 훗날 르망 24레이스로 유명한 프랑스 중서부에 있는 도시 르망에서 프랑스 서부모터클럽 주관으로 일주거리 2.4Km인 오프로드 서킷에서 총 경주거리 1,236Km를 2일만에 걸쳐 열었다. 당시 경주용 도로는 오늘날처럼 아스팔트 포장이라 아니라 흙길이어서 달릴 때 일어나는 먼지 때문에 자동차들이 자주 고장을 일으켰다.

따라서 먼지가 엔진 안으로 들어가지 못하도록 배기관을 위로 향하도록 설치해야 하는 규정이 새로 생겼다. 중요한 경기 규칙은 자동차의 무게를 1,000kg이하, 한 메이커에서 3대이하 출전, 차 한대당 드라이버 2명, 연료소비량은 100Km당

30리터이하등이었다.

제1회 프랑스 그랑프리에는 이탈리아에서 피아트와 이탈리아가 독일에서는 벤츠가 출전했다. 모터스포츠의 종주국답게 프랑스에서는 드디드릭히, 르노, 다라꾸, 브라지에, 고브롱 브리에, 파나르, 우치키스, 클레망 베야르, 그레고아등 가장 많은 경주차가 출전했다. 이 경기에는 르노, 피아트, 클레망 베야르는 휠과 분리되는 타이어를 처음 선보여 모터리스트들의 관심을 크게 끌었다. 이 타이어는 프랑스의 바퀴업자 미쉴린이 최초로 개발한 자동차 전용 타이어로서 바퀴 교환시간을 크게 단축시켰다.

르노차를 운전한 헝가리 출신의 세렌츠 사스가 평균시속 107.5Km로 5시간 45분 30.4초만에 첫날 우승을 차지했다.

클레망 베야르를 몬 클레망이 2위, 피아트를 몬 이탈리아의 나자르가 3위, 우치키스를 운전한 프랑스의 쉬마르가 4위를 각각 기록했고 출전자 22명중 17명이 첫날경기에서 완주했다. 둘째날의 경기에서도 드라이버들의 순위는 첫째날과 거의 다를 바 없었다.

르노의 사스는 1위자리를 그대로 지켰고, 나자르가 클레망을 제치고 2위로 끝인 했다. 3위는 클레망, 4위는 브리지를 몬 바릴리에, 5위는 피아트를 몬 이탈리아의 란치아였다.

이들간의 경주에서 1등을 차지한 세렌츠 사스의 둘째날 기록은 평균시속이 101.195Km, 주파시간이 12시간 14분 7초였다. 우승차인 르노는 4기통 12,986cc엔진을 얹었고, 2위인 피아트차는 4기통 16,286cc 엔진을 달았다.

◆ 그랑프리를 대항한 이탈리아와 영국 레이스

고든 베네트 레이스가 막을 영원히 내리고 프랑스가 그 뒤를 잇는 그랑프리의 막을 올리던 때를

같이하여 이탈리아와 영국에서도 역사적인 자동차 경주를 열었다.

1906년 이탈리아는 시칠리아섬에서 제1회 타르가 플로리오 레이스(1906~1960)가 열렸다. 당시 시칠리아의 부호이며 자동차광이던 빈센초 플로리오가 이 경기를 조직했다.

첫 경기는 섬 일주거리 148.832Km의 빅마도니 오프로드 서킷에서 열었다. 조직자인 빈센초 플로리오가 직접 달려보고 고안한 이 코스는 뿐만 먼지를 일으키는 꼬불꼬불한 산길의 비포장도로였다. 이 코스를 세바퀴 도는 경주로서 총 경기거리는 446.496Km였다.

타르가 플로리오 레이스는 영국의 투어리스트 트로피 다음으로 세계에서 가장 오래 된 스포츠가 레이스이며 규모가 컸던 오프로드 경주였다. 코스가 워낙 험하여 특수 개조차만 참가할 수 있었는데 브레이크와 서스펜션 시스템의 개조방법이 우승의 열쇠였다.

당시 명성을 날리던 푸르니에, 란치아, 바블로 등이 몰고 이 경기에 출전한 레이스카들은 모두가 이 험한 코스를 위해 특별히 개조한 것들이었다. 제1회 타르가 플로리오대회는 출전차의 무게를 1,300kg이하로 제한했기 때문에 이탈리아 차들이 우세하였다.

10대의 차가 출전한 이 경주에서 당시 별로 알려지지 않았던 이탈리아의 알렉산드라 카노가 이탈리아차로 우승을 차지했다. 같은 차를 몬 크라치안이 2위, 베를리에를 운전한 프랑스의 바블로가 3위를 했다. 카노는 최고시속 52.45Km, 평균시속 46.82Km로 1위를 차지했다.

영국 최장 역사를 자랑하는 투어리스트 트로피 스포츠 카 레이스(1905~1960)는 1922년까지 북부 영국과 아일랜드 중간에 있는 맨 섬에서 시작됐다. 이 경기의 역사속에는 1900년대 초 에드워드

드 영국왕시대부터 60년대까지 다양하게 발달해 온 여러형태의 스포츠카들이 점철되어 있는 스포츠카의 역사이기도 하다. 1906년 맨 섬의 256Km코스에서 두 번째로 열린 경기에서는 톨스로이드 자동차 설립자인 찰스 톨스가 직접 자기 회사의 톨스로이스를 출전하여 우승했다.

1905년의 첫 경주에서 2등을 차지했던 귀족 자동차광인 롤즈가 자수성가한 전기기술자인 프레드릭 로이스와 직접 만든 경주차로 얻은 감격적인 첫 우승이었다. 제2회 TT(Tourist Tropy)레이스에서 우승한 롤즈는 평균시속 63.5Km로 4시간 6분만에 주파했다. 2등을 프랑스 차 베를리에를 본 프랑스의 바블로가, 3위는 다라꾸를 본 프랑스의 쥐네스가, 4위는 클레망 베야르를 본 프랑스의 블랑이 각각 차지했다.

◆ 1907년은 이탈리아의 해

1907년은 이탈리아가 모터 스포츠에서 혜성처럼 두각을 나타내던 해였다.

이탈리아의 나자르가 피아트를 몰고 프랑스의 제2회 그랑프리 와 타르가 플로리오 레이스, 독일의 카이저 컵 레이스에 출전 모두 우승을 차지했다. 같은 해에 열렸던 16,000Km의 대장정인 북경~파리간 랠리에서도 이탈리아의 황태자였던 볼게스가 1위로 파리에 입성하여 세계를 놀라게 만들었다.

이처럼 이탈리아가 모터 스포츠의 새로운 강국으로 떠오를 수 있었던 이유는 예로부터 다혈질에 스피드를 좋아하는 국민성에 나자르, 란치아같은 훌륭한 드라이버들의 영향도 있었지만 피아트, 이탈리아, 이소타등의 이탈리아 자동차들이 프랑스나 독일의 차를 누를 수 있을 만큼 발달했기 때문이었다.

1907년의 카 레이스의 하이라이트는 프랑스

디에프근방의 76.98Km 서킷에서 열린 제2회 그랑프리였다. 프랑스 모터클럽 주관으로 열린 이 경기는 경주차의 규격을 새로 바꾸었다. 1,000kg 이하라는 차의 무게규정이 없어지고 100Km당 휘발유 30리터 이하라는 연료 소모규정만 살렸다. 그러나 대부분의 경주차들은 100Km당 연료 소비 12~17리터인 4기통엔진을 그대로 사용했다.

일주거리 76.98Km의 디에프 서킷을 10바퀴 도는 이 레이스의 총 주파거리는 768.8Km였다.

130마력의 피아트를 본 나자르는 평균시속 113.637Km로 6시간 46분 33초만에 결승점에 끝인 1위를 차지했다. 당시로서는 상상도 못할 스피드였다. 1회때 우승자인 세렌츠 사스는 르노를 몰아 2위, 브라지예를 몬 폴 바라가 3위 디드리히를 본 페르낭 가브리엘이 4위를 기록했다.

제2회 그랑프리에서 우승을 한 펠리체 나자르는 450Km의 타르가 플로리오에서도 연이어 우승을 차지하여 혜성처럼 떠 올랐다. 시칠리아의 빅 마도니서킷에서 열린 이 경기에 나자르는 4기통 7,363cc 40마력의 피아트로 평균시속 53.19Km를 올려 1위를 차지했다.

역시 피아트를 몬 팀메이트인 빈센초, 란치아가 2위, 3위는 이탈리아를 몬 파브리가 차지하여 이탈리아가 상위권을 휩쓸었다. 이 경기에서 2위를 차지한 란치아는 1906년 11월 자신의 이름을 딴 자동차회사를 설립하여 1907년, 그러니까 타르가 플로리오에서 2위를 차지한 해 9월에 란치아 1호를 만들어 냈다.

란치아는 자신이 만든 경주차로 타르가 레이스에 출전하려 했지만 회사의 운영자금이 부족하던 때라 마침 피아트차로 출전하여 자금을 원조하겠다는 피아트의 제의를 받아들인 때문이었다.

○ 독일의 유명한 카이저 컵도 자지한 나자로

타르가 플로리오에 이어 같은해에 산오르기 경주로 유명한 독일의 카이저 컵 레이스가 독일의 토너산에서 열렸다.

1904년 제5회 고든 베네트 레이스가 열렸던 장소였다. 고든 베네트 레이스보다 1년 늦은 1901년부터 시작한 카이저 컵 레이스는 계속 이어져 독일에서 규모가 가장 큰 경기로 자리 잡았다. 이 경기는 100Km당 연료소모 8리터 이하, 차무게 1,165kg 이하인 투어링 차에만 출전자격이 주어졌다.

독일자동차클럽(ADAC)이 주관한 이 카이저 컵 레이스는 흥미만점의 경기내용 때문에 큰 인기를 끌어 많은 참가자들 때문에 236Km 달리기 예선경기를 두 번에 걸쳐 치룬 후 최종 출전자를 뽑아야할 정도였다. 예선경기에서 뽑힌 20대의 자동차가 475Km의 결승경기를 치루었다.

두 예선에서 각각 1위를 차지한 나자로와 란치아의 대결에 큰 관심이 집중됐다. 역시 노장답게 나자로가 평균시속 84.68Km로 5시간 34분 28.2초만에 전 코스를 주파하여 우승했고, 란치아는 기대밖으로 한참 뒤로 처졌다. 피페라를 차를 몬 독일의 하트바스트가 2위, 오펜을 몬 독일의 칼 외른스와 탄미헬이 나란히 3위와 4위를, 피아트팀의 루이스 바그너와 란치아가 각각 5, 6위를 차지했다. 1907년에는 또 하나 모터 스포츠역사에 커다란 기록을 남겼다. 바로 동양과 서양을 잇는 가장 어렵고 험난한 코스를 달리는 장장 16,000Km의 자동차경주가 중국 북경과 파리사이에서 최초로 열린 것이다.

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