

당신이 타고 있는 차, 그 이름이 무슨 뜻인지 아십니까?

김 원 하 | 교통정보신문 발행인

요즘 출시되는 자동차 이름을 다 기억한다는 것은 기억력이 여간 좋지 않고는 힘든 일이다. 또 차 이름에 담긴 뜻도 주로 합성어나 라틴어가 많아 신경을 써가며 찾아보지 않으면 자기가 타고 있는 차 이름도 그 뜻을 알기란 쉽지 않은 노릇이다.

국내 완성차 업계가 다양한 차량을 쏟아내면서 신차가 나올 때마다 새로운 이름이 등장하지만 정작 차량의 이름에 담긴 의미를 알고 있는 경우는 많지 않다. 자동차 이름은 대부분의 경우 브랜드 전문가의 손길을 거쳐 탄생하지만 일부 경우에는 좋은 이름을 찾기 위해 인터넷이나 사내에서 공모를 통해 차명을 결정하는 경우도 있다.

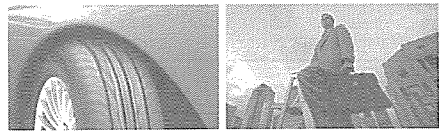
실제로 현대차의 클릭은 국내외 전문 컨설팅업체에서 출품한 500여개의 이름과 6,000건 이상의 사내 공모를 거쳐 탄생했는데 '마우스를 누른다'는 뜻 외에 '성공하다, 잘되다, 사랑하는 사이가 되다'라는 의미를 담고 있다고 한다. 스포티지는 엘토로, 포르테, 스포티지, 톨레로 등 4가지 후보 이름 중 공모를 거쳐 최종 선정되었고, 오피러스는 리젠트, 콘체른 등의 이름을 누르고 당선됐더니, 차이

름 선정에도 치열한 경쟁이 뒤따르는 모양이다. 베르나는 이탈리아어로 봄, 청춘, 열정 등의 의미를 지닌 파생어이며, 아반떼는 스페인어로 전진, 발전 등의 뜻을 갖고 있다. 에쿠스는 라틴어로 개신장군의 말, 마차, 천마 등을 의미하며, 트라제는 프랑스어로 여행 또는 여정을, 라비타는 이탈리아어로 삶 또는 생활이라는 뜻이 담겨 있다. 투스카니나 싘타페, 쏘렌토 등은 각국의 지명에서 따온 이름이다. 쉐라토는 그리스어로 뿔이라는 뜻이며 오피러스는 라틴어 'Ophir Rus'를 줄인 것으로 'Opinion Leader of Us'를 의미한다. 카렌스는 카(Car)와 르네상스(Renaissance)를 합친 단어로 '자동차의 르네상스', '자동차의 신(新) 중흥기'라는 의미를 내포하고 있다. 마티즈는 느낌이라는 뜻의 스페인어이고 칼로스는 그리스어로 아름답다는 뜻이며 라세티는 젊음과 힘이 넘친다는 의미의 라틴어 '라세르투스(LACERTUS)'에서 비롯된 이름이다. 또 토스카는 '미래의 새로운 기준이 되는 차(Tomorrow Standard Car)'라는 의미를 담고 있고 레조는 이탈리아어로 '시원하고 상쾌한 바람이 부는 그늘진 쉼터'라는 뜻이다.

▽
▽
▽
▽
KOTMA Journal

18
+19





렉스턴은 왕가 또는 국왕을 뜻하는 라틴어 'REX' 에 품격, 기품을 뜻하는 영어 'Tone' 을 붙여 만든 이름이고, 코란도는 '한국인은 할 수 있다(Korean can do)' 를 줄여 만든 이름이다. 무쏘는 코뿔소의 순수한 우리말인 무소를 경음화해 만든 이름이고 이스타나는 말레이시아어로 궁전을 뜻한다. 이밖에 로디우스는 길(Road)과 제우스(Zeus)의 합성어로 '길 위의 제왕' 이라는 의미를 내포하고 있고, 카이런은 무한대를 뜻하는 카이(KAI)와 러너(Runner)를 합쳐 '무한 질주', '무한 자유' 등의 뜻을 담고 있다.

◆ **봉고 대통령 이름과 같았던 '봉고'**

이처럼 차 이름에는 그 차와 걸 맞는 이름이 붙어서 고객들에게 판매되고 있는데 유독 차 이름에 남의 나라 대통령 이름과 똑 같은 이름을 딴 차도 있다. 그 차가 바로 기아자동차를 회생시켰던 「봉고」이다.

1975년 일이다. 아프리카의 가봉이라는 아주 작은 나라의 봉고 대통령이 우리나라를 국빈 방문했다. 지금 생각해봐도 헛갈리지만 그 당시 국민들이나 기자들 사이에 가봉의 봉고 대통령이나, '봉고의 가봉 대통령이나 고, 나라 이름과 대통령 이름이 혼동되면서 입에 오르내렸다. 정답은 가봉의 오마르 봉고(69)대통령이다. 그는 지금까지 37년 간 집권하고 있는 아프리카 최장수 대통령이다. 서아프리카에 위치한 산유국 가봉은 1인당 국민소득이 6,000 달러로 아프리카 국가 가운데 잘사는 나라에 속한다. 봉고대통령은 1975년에 이어 1984년, 1996년 세 차례 한국을 방문한 바 있다. 뜬금없이 웬 봉고대통령 이야기냐고 하겠지만, 당시 기아산업(지금의 기아자동차)의 승합차 이름 '봉고' 와 대통령 이름이 같았기 때문이다. 기아차의 봉고는 지금도 미니버스의 대명사가 되고 있다. 조미료 하면 '미원' 을 떠올리듯이 미니버스 하면 '봉고' 를 떠올리게 된 것은 봉고가 적자투성이의 기아산업을 회생

시키는 원동력이 되었기 때문이다.

1981년 2월 26일 기아산업은 제37기 정기주총을 열고 영업실적을 보고했는데 당기손실금이 무려 237억원으로 나타났다. 엄청난 마이너스 성장이 발표된 이틀 뒤인 2월 28일 당시 상공부는 '자동차공업 합리화 조치' 를 발표했는데 이 또한 기아 측엔 엄청 불리한 내용이었다.

2·28조치가 있기 전 국보위(國保委)는 1980년 8월20일 경기침체의 타개책으로 '중화학 분야 투자조정 조치' 를 발표했다. 중요 내용은 ① 현대자동차와 새한자동차(지금의 GM대우차)를 통합, 현대자동차에서 승용차 경영을 맡아 승용차를 전문 생산하고, ②기아산업은 승용차 생산을 포기하고 1톤 이상 5톤 이내의 트럭과 버스를 전문 생산하되 ③ 5톤 이상의 트럭과 버스는 자유경쟁 원칙에 따라 각사가 계속 생산한다는 것이었다. 그런데 2·28조치에서는 ① 승용차 생산은 현대자동차와 새한자동차로 이원화 하여 경쟁체제를 유지하고 ② 기아산업과 동아자동차공업(지금의 쌍용자동차)을 통합하여 차종별 전문 생산체제를 강화한다는 내용이었다. 기아와 동아가 통합하는 문제는 1982년 7월 백지화되었지만 기아는 2·28조치가 해제(1987.1.1)될 때까지 승용차 생산을 할 수 없었다.

영업적자로 가뜰이나 어려움을 겪고 있는 터에 2·28조치로 승용차 생산마저 할 수 없게 된 기아는 견잡을 수 없는 위기 국면을 맞고 있었다. 이런 와중인 1981년 8월에 내놓은 차가 바로 12인승 '봉고코치' 였다.

기아가 차명을 '봉고(Bongo)' 라고 한 것은 봉고 드럼(Bongo Drum)에서 따온 것이라고 한다. 봉고는 아프리카 토속인들이 즐겨 사용하는 작은북인데 북소리가 멀리 퍼져나간다고 한다. 봉고도 북소리처럼 멀리 퍼져 잘 팔리라고 지은 이름인데 봉고대통령이 다녀간 터라 '봉고' 라는 이름은 생소하지 않아 금방 익숙해 졌다. 봉고코치는 배기량 2,209cc로 12명이 승차할 수 있는 차였는데 차

값이 648만원으로 비교적 저렴했었다.

그러나 봉고코치는 운전자들 사이에 “차체가 좁고, 길고, 높아 커브길 회전 때 자빠지지 않을까 조심스럽다. 뒤 타이어는 더블이지만 앞바퀴보다 작아 안정성이 약하고, 보닛이 없어 운전대 앞이 절벽 식이라 불안한 차” 라는 인식이 높았다. 실제로 당시 교통사고 기록을 보면 봉고가 자주 등장하고 있음을 알 수 있는데 한 가지 특징은 봉고사고는 커브 길에서 많이 나고 봉고 운전자의 사망률이 매우 높았다는 것이다. 그렇지만 자가용이 귀하던 시절, 봉고는 날개를 단 듯 잘 팔렸다. 생산 첫해에 1,013대를 생산, 1,011대를 판매했으나 봉고 확산운동이 전개되면서 1982년에는 11,003대, 83년에 13,083대 등 1987년까지 53,353대를 판매하여 당시로선 상상 할 수 없는 판매였다. 이른바 봉고신화를 탄생시킨 것이다.

◆ **늘칠 뻔 했던 봉고신화**

그런데 봉고코치가 처음 나왔을 때 개인은 등록을 할 수 없었다. 회사나 단체만이 등록을 할 수 있었기 때문에 개인들은 차를 구입하여 아는 회사에 위장 등록을 하고 운행하는 불편을 겪었다. 이 때문에 판매가 저조하자 기아는 교통부에 개인등록을 허락해 줄 것을 건의했고, 교통부는 이를 받아들여 개인등록을 허용해 주었다. 개인 등록이 허용되자 약삭빠른 사람들은 봉고를 구입하여 자가용 영업행위로 짝짝한 재미를 보기 시작했다.

봉고의 자가용 영업이 심해지면서 사회문제로 부각되자 당시 국보위는 치안본부(지금의 경찰청)로 하여금 ‘봉고의 자가용 영업행위를 근절하라’ 고 특별지시를 내렸다. 당시 국보위 지시는 엄명이어서 변명의 여지가 없을 때였다. 때 맞춰 필자가 기아산업과 치안본부를 함께 출입할 때였다. 82년 가을의 어느 날, 교통과에 들러서 평소 애 잘 아는 김도 경감에게 “기사 꺼리 좀 없어요” 하니까, 김 경감이 “내

일쯤 한 건 있을 것” 이라고 말했다. 아직 결재가 나지 않아 자료를 줄 수 없다는 것이었다. 내일 자세한 내용은 받기로 하고 우선 제목이나 좀 보자고 하니 내용인즉, ‘봉고의 자가용 영업행위 근절대책’ 이었다. 그 내용 가운데 하나가 ‘봉고의 개인 등록 불허’ 였다. 작금의 봉고의 자가용 영업행위는 결국 개인 등록이 자유화되었기 때문에 이를 사전에 막아야 한다는 것이 경찰측 생각이었다.

큰일이었다. 기아가 경우 봉고 때문에 일어나고 있는데 개인등록이 불허된다면 판매는 급감할 것이 뻔했기 때문이었다. 그래서 김 경감에게 “기아는 민족 기업인데 죽일 순 없잖으나, 하루만 결재를 늦추면 좋겠다” 고 사정을 했다. 워낙 친분이 있던 사이라 김 경감은 필자의 요청을 들어주었다. 그 길로 여의도 라이프 빌딩 (당시 기아가 있던 건물)으로 달려갔다. 당시 기아는 홍보팀도 없을 때여서 홍보 업무를 판매관리에서 주관했었다. 이 모과장이 자리를 지키고 있기에 전후사정 이야기를 했더니 난리가 났다. 사장실에 알려 대책을 세워야 할 사항이라고 했다. 그렇지만 오늘 중으로 급한 불을 꺼야하는데 언제 사장실에 알려져 대책을 세울 것인가.

그래서 필자는 이 과장에게 “우선 당신 앞으로 10만원만 가불을 하라” 고 말하고, 치안본부 김 경감에게는 “오늘 누굴 보낼 테니 직원들 데리고 나가서 ‘주물럭’ 파티나 하라” 고 했다. (당시 ‘주물럭’ 은 최고 인기 요리였다) 이른날 치안본부에 들러서 김 경감에게 “어제 고기 잘 먹었느냐” 고 말한 뒤 ‘봉고의 개인 등록 불허’ 는 빼자고 부탁을 했다. 결국 결재는 이 조항을 뺀 상태에서 났다. 아마 그 때 김 경감(3년전 작고)이 필자의 부탁을 들어주지 않았다면 봉고 신화는 절반의 성공으로 끝나지 않았을까 생각한다.

