

**Nürburgring**

**WELCOME TO GREEN HELL**

**드라이빙 마니아들의 성지, 뉘르부르크링**



독일 운전자들은 비교적 자비가 적다. 짧은 진출입로, 넉넉한 제한속도, 실핏줄처럼 이어진 고속도로 등 복잡한 시내만 벗어나면 항상 달릴 수 있는 환경 속에서 운전하기 때문이다. 독일차가 왜 완성도가 높은지는 독일의 도로를 달려보면 알 수 있다. 하지만 매너만큼은 확실하다. 이런 운전자의 매너와 보이지 않는 룰을 철저히 준수하는 시민의식, 그리고 완성도 높은 자동차는 독일 자동차산업을 얘기할 때 빠지지 않는 것들이다.

차를 이용한 즐길 거리도 풍부하다. 세계적인 서킷인 호켄하이름을 비롯해 각 자동차 메이커에서 운영하는 다양한 프로그램과 박물관은 자동차 마니아들을 가만 두지 않는다. 하지만 여기까지는 비기너(beginner) 코스이다. 보다 자극적이고 화끈한 것을 원한다면 뉘르부르크링을 방문하는 것도 좋은 방법이다. 뉘르부르크링 주행은 익스퍼트(Expert) 코스라고 할 수 있다. 프랑크푸르트에서 북서쪽으로 약 120km 떨어진 곳, 울창한 산림지대인 라인팔트 주 뉘르부르크에는 1920년대에 만들어진 서킷

이 있다. 바로 총 길이 약 24km의 우거진 숲길 속에 자리잡아 그린 헬이라 불리며 전세계의 자동차 마니아들을 끌어들이는 뉘르부르크링 노르트슬라이페(북쪽 코스)다. 이곳(이하 링)은 1920년 뉘르베르그 중세 성채와 마을 주변에 건설된 국도로써, 주변이 산으로 둘러싸여 천연 요새와 같은 분위기를 자아낸다. 전쟁 때는 군수물자 수송용도(당시 대부분의 독일 도로가 그랬다)로 쓰이다 F1이 열리면서 세계적으로 이름이 알려지기 시작했다. 링은 혹독하기로 유명했고 매년 사망사고가 끊이지 않았다. 결국 1984년 5.148km에 16개 코너를 갖춘, 비교적 안전한 슈트라케 코스를 추가해 이제는 슈트라케와 노르트슬라이페 두 개의 코스로 나뉜다.

보통 링이라 불리는 구간은 노르트슬라이페를 뜻한다. 총 거리 22.81km에 73개의 코너가 있는 이 구간은 자동차 메이커들의 속도 기록 경쟁이 펼쳐지는 곳이기도 하다. 링은 깊이 비싼 유료도로

드라이빙 마니아들의 성지, 레이스를 좋아하고 운전을 즐긴다면 반드시 한 번은 가봐야 하는 곳. 전세계에서 가장 혹독한 서킷 중 하나인 뉘르부르크링은 수많은 드라이버와 스포츠카를 재물로 가져갔음에도, 지금도 전세계에서 온 젊은이들과 레이서들이 호기롭게 달리고 있다. \*글 황욱익(자동차 칼럼니스트) 사진 황욱익, 박현용



이지만 입장권을 구입하면 누구나 무슨 차로든 달릴 수 있다. 단 그에 대한 책임은 이용자가 져야 한다.

**다양한 종류의 서킷 전용 렌터카**

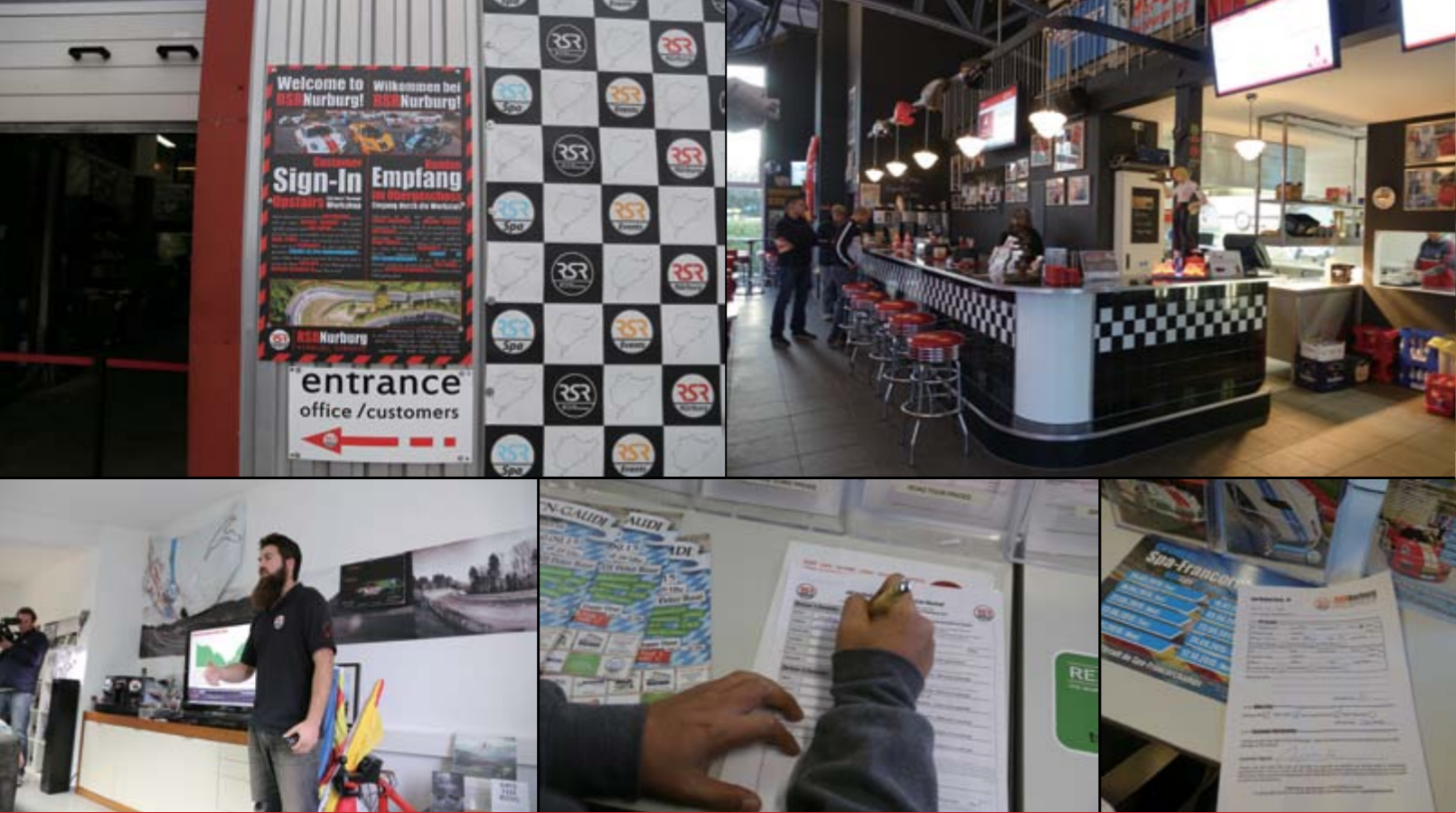
링을 달리기 위한 특별한 제한은 없다. 하지만 최근 렌터카의 사고가 심각한 문제로 떠올랐다. 때문에 지금은 일반 렌터카(렌터카는 번호판이 다르다)로 입장했다가 적발되면 어마어마한 페널티가 부과된다. 그래서 생겨난 것이 트랙을 달리기 위해 최적화된 차를 빌려주는 링 렌터카 업체들로서, 현재 링 주변에 10여 곳이 영업을 하고 있다. 링에서 직접 운영하는 공식 업체를 비롯해 다양한 차종을 보유한 업체와 특정 차종만 따로 취급하는 업체 등 구미에 맞게 고를 수 있다. 비용은 모든 업체가 대동소이하다. 택시 타임이나 인스트럭터 동승 주행, 단독 주행, 단일 랩, 복수 랩 등 프로그램이 다양하며 대부분 인터넷 예약으로 사용할 수 있다. 링에서 달리려면 렌터카 업체 선정도 중요하지만 링의 운영시간을 확인하는 것이 우선이다. 운영시간과 변동사항은 뉘르부르크링 홈페이지(www.nuerburgring.de)에서 확인 가능하며, 보통 평일은 오후 5시부터 7시, 주말과 휴일은 하루 종일 개방된다.

필자는 스즈키 스위프트 전문 숭인 '렌트 포 링'과 가격은 좀 비싸지만 다양한 차종을 보유한 'RSR'을 놓고 고민하다가 결국 RSR(www.rsmurberg.com)을 선택했다. 링 입구에 위치한 RSR은 르노 트윙고, 클리오 RS, 메간 RS, 폭스바겐 시로코 R, BMW 135M, 포르세 GT3, 맥라렌 MP4-12C 등 다양한 차종을 보유하고 있다. 물론 차종에 따라 비용은 천차만별이며 차만 빌릴 것인지, 연료는 따로 넣을 것인지, 입장권을 포함할 것인지 등 옵션이 매우 많다.

필자는 고성능 앞바퀴굴림 모델인 메간 RS 265 풀 패키지(단독 주행, 연료, 입장료 포함) 4랩 프로그램을 구입했다. 필자와 동행한 일행들은 각각 시로코 R과 클리오 RS 풀 패키지 4랩을 구입했다. 링 내의 사고에 대비한 보험 가입은 개인의 선택이다. 보험에 가입하면 사고가 발생했을 때 렌터카 수리비와 코스 내







시설물 파손 비용 일부를 보험에서 처리하지만 가입하지 않았을 경우 본인이 피해금액 전액을 부담해야 한다. 참고로 RSR은 링 프로그램 이외에 벨기에 스파 프랑코상과 스페인의 이베리아 서킷에서도 같은 프로그램을 운영 중이다.

#### 드라이버 브리핑부터 받아야

오후 4시부터 RSR에서 진행된 드라이버 브리핑은 링을 주행할 때 지켜야 할 룰과 안전에 대한 내용이었다. 긴 수업을 가진 인스트럭터는 링 부근에 오래 산 산도깨비 같은 분위기였다. RSR의 공용어는 영어. 카운터의 직원부터 미케닉까지 모두가 영어를 사용한다. 그러나 인스트럭터의 발음은 외도만큼이나 해괴망측해 결국 동영상에 의존해 물을 속지했다. 링을 주행할 때 가장 중요한 것은 세 가지다. 첫 번째는 모든 추월은 왼쪽, 뒤에 빠른 차가 있으면 오른쪽으로 비켜줘야 한다는 내용이다. 다양한 차들과 바이크 등 모든 운송수단의 암묵적인 룰이기 때문에 이를 어길 시에는 다른 사람에게 피해를 줄 수 있다고 했다. 두 번째는 사고를 목격해도 최대한 빨리 지나치라는 것. 링 자체에 구난팀과 의료팀이 있고 대부분의 사고가 블라인드 코너에서 일어나기 때문에 다른 운전자들이 내러서 도와줄 경우 더 큰 사고로 이어질 수 있다는 설명이다. 실제 다른 사람의 사고를 도와주다 더 큰 사고를 당하는 경우가 많다고 한다.

세 번째는 링에는 생각보다 위험요소가 많다는 내용이다. 링은 도로 폭이 매우 좁다. 드라이버 브리핑에서는 '마진'이라고 표현했는데 안전지대가 거의 없고 300m가 넘는 고저차와 곳곳에 도사리고 있는 블라인드 코너를 비롯해 범프가 심해 차가 공중에 잠시 뜨는 구간, 코스에 갑자기 튀어드는 누드족 등 운전자가 상상하는 것 이상의 변수가 있다고 한다. 인스트럭터는 위험요소가 많은 코너들의 주행 방법과 과거 사례

를 꼼꼼하게 설명했다. 가장 인상 깊었던 부분은 '그란투리스모 혹은 포르자는 게임일 뿐 실제 트랙 주행과는 다르다'는 말이었다. 실제 링을 찾는 사람들 중에는 게임의 영향을 받은 사람이 많고 심지어 운전을 게임으로만 배운 사람도 있어 문제가 된다고 한다.

#### 메간 RS 265로 링을 달리다

링 주변 전문 업체의 서킷 전용 렌터카는 고성능 브레이크와 타이어, 4점식 안전벨트, 롤케이지 등이 달려 있다. 여기에 드라이버 보호 장비인 헬멧도 제공된다. RSR을 빠져나와 링 입구까지는 약 3분. 입구에는 차들이 줄지어 게이트가 열리길 기다리고 있었다. 이곳의 가장 큰 특징 중 하나는 사고나 기타사항으로 인해 적기가 발령되면 모든 주행이 중단된다는 점이다. 한 바퀴에 27유로(약 3만4,000원)라는 적지 않은 비용에도 불구하고 주행 중 적기가 발령되거나 운영시간이 끝나면 그걸로 끝이다.

필자가 링을 찾은 날에는 비가 내리고 있었다. 게이트를 지나 코스에 들어갔을 때는 빗방울이 점점 더 굵어지고 있었다. 오르막과 내리막이 반복되고 진입로가 좁은 코너는 탈출구가 보이지 않았다. 오프닝 랩은 일단 코스를 익히는 데 집중했다. 그래도 만만치 않다. 주행안정장치(ESP)는 수시로 작동하고 생각보다 코너가 깊고 길어 언더스티어를 피할 길이 없었다. 노면이 미끄러워 컨트롤도 쉽지 않았다. 고군분투 끝에 도착한 더 카루셀. 링의 상징과도 같은 이곳은 많은 사진작가들이 대기하는 곳으로도 유명하다. 노면이 고르지 않은 더 카루셀은 아스팔트와 시멘트가 섞여 있는 구간으로 타이어의 그림을 세심하게 신경 써야 한다. 미끄러운 노면에서 실 새 없이 번쩍이는 ESP 경고등을 바라보는 사이 아우디 아치가 보였다. 이후 가장 속력을 많이 낼 수 있는 구간을 지나 게이트로 빠져 나와 한랩 주행을 마쳤다.

두 번째 랩부터는 페이스를 살짝 올렸다. 차와 링에 조금 익숙해졌다고 생각했지만, 여전히 만족할 만한 수준의 주행은 아니었다. 우선 메간의 찡찡한 하체와 지칠 줄 모르는 파워트레인은 빗길에서 컨트롤하기가 매우 어려웠다. 짧고 타이르한 기어비는 4단부터 조금 늘어지기 시작하고 5단은 거의 사용할 일이 없었다. 2.0L 터보 엔진은 리스폰스가 매우 빠르고 부스트가 한 번 뜨기 시작하면 5,500rpm까지 뭉근하게 밀어줬다. 이런 요소를 잘 활용하겠다는 생각으로 두 번째 랩에 들어섰지만 역시나 무리였다. 고저차 300m는 생각보다 크게 느껴졌다. 국내에서 가장 고저차가 큰 인제 스피드우과는 비교가 되지 않았다. 마치 롤러코스터에 탄 기분이 될 정도. 오르막과 내리막, 짧고 공력이 어려운 코너와 R이 큰 고속 코너 등이 운전자의 혼을 속 빼놓는다. 정신없이 코스를 달리다 보면 여기저기에 스피린한 차가 눈에 들어온다. 대부분이 오버스피드 진입인데 다행히 필자가 갔던 날에는 큰 사고가 없어서 4랩을 모두 채울 수 있었다. 필자의 평균 랩 타임은 12~14분 사이였다. 참고로 노르트슬라이퍼에서 현재까지 가장 빠른 기록은 6분 48초로 2009년 8월 19일 래디컬 SR8 LMO이 작성한 것이다. 메간 RS 265의 최고 기록은 8분 7초 97로 BMW M6보다 위쪽에 랩크된 바 있다.

#### 그곳에 가야 하는 이유는?

링은 자동차 마니아들에게 성지와 같은 곳이다. 혹자는 2랩 정도를 돌면 일반국도를 달리는 느낌이라고 말하기도 하지만 링은 F1 역사나 스포츠카를 논할 때 빼놓을 수 없는 필수요소이다. 링 랩타임은 양산 스포츠카의 성능 지표를 나타내는 중요한 요소. 때문에 각 메이커들은 링 랩타임에 목숨을 걸고 있다. 일반인이 링을 이용할 때 아마도 가장 신경 쓰이는 부분은 비용일 것이다. 앞서 밝혔듯, 과거에는 일반 렌

터카를 이용해 링을 달릴 수 있었지만 최근에는 대부분 자신의 차를 가지고 오거나 근처에서 서킷 전용 렌터카를 빌려야 한다. 입장권이나 렌탈 비용을 생각하면 결코 싸다고는 할 수 없지만, 자동차 마니아라면 한 번쯤 경험해볼 가치가 충분하다. 특히 게임과 현실은 전혀 다르다는 것을 느끼고 싶다면 반드시 경험해야 할 것이다. 사실 뉴르부르크링은 접근성이 그다지 좋은 편이 아니다. 대중교통은 매우 불편하고 근처 숙소는 값이 비싸거나 예약이 힘든 경우가 많다. 링에는 달리는 코스만 있는 것은 아니다. 안내센터 근처에는 링의 역사를 모아놓은 곳도 있고 테마파크와 작은 스낵바, 기념품 상점 등 어느 서킷과 크게 다르지 않다. 아쉽게도 필자가 방문한 날은 테마파크와 박물관이 휴업이라 관람할 수 없었다. 기억에 남는 사진을 원한다면 링 포털에 접속해 사진을 구입할 수 있다(www.ringportal.nl/en/home). 날짜별, 사진작가별로 정리된 링 포털에는 더 카루셀과 기타 중요 포인트

에서 촬영된 사진들이 올라와 있다. 이곳에서 자신의 모습을 찾아보는 것도 좋은 추억이다. 사진 한 장당 대략 9유로(약 1만1,200원)에서 10유로(약 1만2,500원) 사이이며 패키지로 구입할 수도 있다. 결제는 페이팔과 신용카드, 은행 송금 등이 보편적이다. 교통이 불편하고 위험하며 비용도 많이 드는 이곳을 누군가 다시 가겠다고 물어본다면 필자는 아마도 '꼭'이라고 대답할 것이다. 자동차 마니아들에게 도전과 즐거움, 아슬아슬한 스릴과 잊지 못할 추억을 동시에 선사하는 곳은 지구상에 노르트슬라이퍼만 한 곳이 없기 때문이다. **G**

