양보없는 '폭풍의 질주'… 월드챔피언 영암서 결판난다

F1(포뮬러 원) 국제자동차경주대회 코리아 그랑프리 개막이 채 50일도 남지 않았다. 10월 14일부터 16일까지 영암 서킷에서 열리는 '2011 코리아 그랑프리'는 19라운드로 열리는 F1 대회의 16라운드 경기로 월드챔피언을 결정짓는 분수령이 될 것으로 전망되면서 팬들의 관심이 고조되고 있다. 이에 본보는 코리아 그랑프리를 중심으로 한 F1의 재미있고 생생한 정보를 매주 월요일 특집으로 싣는다.〈편집자 註〉

스파-프랑코샹 서킷에서 열린 벨기에 그랑프리에 참가한 스페인의 페르난도 알론소(페라리)가 27일 3차 연습 주행을 하고 있다. 빗속에서 열린 벨기에 그랑프리는 지난해 코리아 그랑프리를 연상시킬 정도로 박진감이 넘쳤다. /연합뉴스

승부는 지금부터… 벨기에 시작으로 후반기 레이스 돌입

시즌 6번 우승 페텔 독주 추월할 자 누구…

팀별 문제점 보완·경주차 성능 개선 완료

휴식은 끝났다. 승부는 지금부터다.

'2011 포뮬러원 월드 챔피언십'(Formula 1 World Champion ship) 시리즈가 28일 열린 벨기에 그랑프리를 시작으로 후반기 레이스에 돌입했다. 지난달 31일 헝가리 그랑프리를 마지막으로 1개월 간의 꿀맛 같은 휴식을 취한 12개팀 24명의 드라이버들은 '폭풍의 질주'를 시작한다.

각 팀은 11번의 대회를 치르면서 드러난 약점을 보완, 양보없는 후반기 레이스를 펼치게 된다.

◇**페텔의 질주, 누가 막나**=전반기와 마찬가지로 제바스티앙 페텔(Sebastian Vettel·레드불)의 독주가 이어지느냐가 최대의 관전 포인트다.

페텔은 전반기 11개 대회에서 6차례 우승과 4차례 2위를 올리는 월등한 기량을 선보이며 종합점수 234점으로 일찌감치 F1 월드 챔피언 예약을 해놓은 상태다. 전반기 마지막 3개 대회(영국·독일·헝가리)에서 우승을 차지하지 못했지만, 2위인 마크 웨버(레드불·149점)와의 점수 차(85점)가 커 이대로라면 월드챔피언에 오를 가능성이 높다.

특히 코리아 그랑프리는 최종 라운드까지 3개 대회만 남겨놓았다는 점에서 페텔의 2연속 월드 챔피언 여부를 확정짓는 대회가 될 가능성이 크다. 페텔의 질주에 제동을 걸 만한 드라이버는 팀 동료인 웨버와 루이스 해밀턴(맥라렌), 젠슨 버튼(맥라렌), 알론소(페라리) 정도다.

◇**추월의 묘미**='F1의 전설' 미하엘 슈마허는 지난 1995년 스페인 그랑프리에서 예선 17위로 출발, 16대를 제치고 정상에 오르는 절정의 기량을 선보인 바 있다. 지난해 코리아 그랑프리에서는 페르난도 알론소가 직선 주로에서 페텔을 추월, 코리아 대회 첫 우승을 거머쥐었다.

하지만 올 시즌에서 이같은 '추월의 재미'를 맛보기는 쉽지 않다. F1은 24대 경주차 모두 최고의 성능을 갖춘 첨단 기술의 총아인데다, 드라이버 기술력도 종이 한 장 차이여서 어지간해서는 추월 장면을 보기 힘들다.

하지만 후반기 남아있는 대회 중 벨기에·이탈리아·일본·인도 서킷은 대표적인 고속 서킷인데다, 추월을 쉽게 할 수 있도록 올 시즌 도입된 DRS(경주자 뒷날개 각도를 변화시켜 추월을 용이하게 하는 시스템) 등으로 박진감 넘치게 추월하는 장면도 기대되고 있다. 팀별로 전반기 때 드러난 문제점을 보완하고 경주차 성능 개선을 완료했다는 점도 기대감을 높이는 부분이다.

한편, F1 대회는 28일 끝난 벨기에 대회 이후 이탈리아(9월 9일~11일)·싱가포르(9월23일~25일)·일본(10월7일~9일)·한국(10월14일~16일)·인도(10월28일~30일)·아부다비(11월11일~13일)·브라질(11월25일~27일) 등 7개 그랑프리가 남아있다.

/김지을기자 dok2000@kwangju.co.kr

F1 주인공 '머신'

최고시속 350㎞ 750마력 '괴물'

개발·제작 비용만 100억원대

지상에서 가장 빠른 스포츠인 F1의 주인공은 단연 '머신(machine)'으로 불리는 경주차다.

정지 상태에 있다 가속페달을 밟은 지 2.4초만에 시속 100㎞에 도달하고 최고 시속 350㎞까지 질주할 정도로 '괴물'같은 성능을 자랑한다. 이뿐만 아니다. 강철보다 튼튼한 첨단 소재 안전장치로 무장해 드라이버를 보호한다. 자동차가 아닌, 머신으로 불리는 이유다.

◇**20t 충격에 버텨**= F1의 차체는 6각형 벌집 구조로 된 알루미늄 틀에 탄소섬유 껍데기(카본판)을 붙이는 방식으로 만들어진다. 이 탄소섬유 합판의 두께는 고작 3.5mm. 일반 승용차 강판보다 20% 이상 가벼우면서도 견고한 게 특징이다.

특히 F1 차량의 운전석의 경우 정면은 20t, 머리 윗부분은 7.5t, 측면은 3t의 충격에도 버틸 수 있도록 설계돼 있고 이른바 '서바이벌 셀'로 불리는 운전석과 연료 탱크를 포함한 부분은 어떠한 충격에도 견뎌내도록 규정하고 있다.

이뿐만 아니다. 엔진과 엔진 탱크에서 뿜어져 나오는 열기에 드라이버의 다리가 뻗는 곳에 위치한 브레이크에서 솟아올라 오는 마찰열(1000도)도 견뎌내야 한다.

엔진 개당 가격은 4억5000만원, 차체는 1억3000만원 정도에 스티어링 휠(핸들)의 가격도 3000만원을 넘는다.

하지만 판매용이 아닌데다, 나사 하나까지 따로 만들어야 하고 개발 및 제작에 드는 비용만 대강 잡아도 가치는 100억원에 이른다. 그럼에도 세계 유명 자동차업체들은 F1에 돈을 쏟아붓는다. F1을 통해 확보한 기술력으로 신차 개발의 질을 높이는데 나설 수 있기 때문이다.

◇**최고시속 350㎞**=F1 머신의 배기량은 2400cc로, 중형 자동차 수준에 불과하다. 하지만 엔진 출력은 750마력에 달한다. 마력(馬力)이 말 한 마리의 힘을 기준으로 한 단위란 점을 감안하면 F1 머신 한 대가 말 750마리가 끄는 괴력을 내는 셈이다. 비슷한 배기량의 국산 승용차(170~200마력)의 4배를 웃돈다.

정지상태에서 시속 100㎞까지 도달하는데 2.4초밖에 걸리지 않고 5초만에 시속 200㎞(거리상 140m)에 도달한다. 시속 200㎞로 달리다가도 1.9초만에 설 수 있도록 돼있다.

/김지을기자 dok2000@kwangju.co.kr

지난 7월 헝가리 그랑프리에서 르노의 머신이 불길에 휩싸였지만 드라이버 닉 하이드펠트는 별일 없다는 듯 차량을 빠져나왔다(사진 위). 지난 5월 모나코 그랑프리에서 서킷 주변의 옹벽을 들이받은 세르지오 페레즈 차량이 들여올려지고 있다.