

한국 자동차산업에서 클래식 카의 개념과 디자인 고찰

구 상*

홍익대학교 산업디자인학과

An Observation on the Concepts and Designs of Classic Cars in the Korean Automotive Industry

Sang Koo*

Department of Industrial Design, Hongik University, Seoul 04066, Korea
(Received 13 June 2023 / Revised 19 July 2023 / Accepted 19 July 2023)

Abstract : This study is purposed to find implications for conception of Korean classic cars in the history of the Korean automotive industry through comparing the classifications of western country classic cars and their classic car related events. The study starts with classifications of era in western automotive history and major classic car events of the advanced automotive industry. Observation and analysis had been done with the characteristics of classic cars of each periods in the automotive history and the major classic car events. With the analysis, clarified that the setting up and managing classic car and its curating for the Korean classic cars require both qualitative and quantitative activities of automotive industry. Those factors with history and heritage would have more importance to the automakers and brands to develop future mobility with which developed by motorized drive train and digitalized technology for autonomous mobility of future.

Key words : Classic car(클래식 카), Antique car(엔틱 카), Vintage car(빈티지 카), Restored car(복원 차량), Replica(복제 차량), Car curation(차량 선정)

1. 서론

자동차 차체의 스타일과 구조는 시대의 변천에 따라 서 형태의 다양화나 이미지의 개성 추구가 기술 진전보다 더 많이 진행되어왔다. 또한, 새로운 용도와 기능에 따른 성능 향상과 아울러, 변화된 형태로써도 나타났다. 21세기가 된 뒤 23년째의 오늘날의 자동차 발전 단계는 2000년대 이후 급격한 전동화와 디지털화로 더욱 다양한 변화가 일어나고 있으며, 자율주행 기술의 등장으로 인해 향후의 자동차 기술과 산업은 지금까지와는 다른 변화가 예측된다. 이에 따른 미래의 자동차는 자율주행 차량이나 드론에서 발전된 플라잉 카(Flying car)의 등장도 예견되지만, 그들 모두는 역사 속의 자동차에 뿌리를 두고 있다.

자동차산업의 역사가 서구보다 짧은 우리나라에서는 과거의 국산 차량을 클래식 카(Classic car)로서 구분하거

나 분석하는 연구는 거의 없었으며, 우리나라 자동차산업 역사의 관점으로 바라본 연구도 많지 않았다.

근래에 현대자동차가 자사의 첫 고유모델 콘셉트카로서 1974년도에 이탈리아의 토리노 모터쇼에 출품했던 「포니 쿠페(Pony Coupé)」를 원작 디자이너 조르제토 주지아로(Giorgetto Giugiaro)에 의해 복원해 2023년 5월에 공개¹⁾하면서 우리나라 자동차 기업이 자사의 차량 개발 활동을 역사적 관점에 입각해 제시한 것이라는 평가를 받기도 하였다.

일반적으로 클래식 카는 과거의 차량이라는 것이 보편적 인식이지만, 세부적인 시기에 따라 구분하거나 개발된 용도나 유형으로 나누는 서구에 비해 우리나라에서는 과거에 등장했던 차들을 어떤 기준으로 클래식 카로 접근할 것인지에 관한 연구는 찾아보기 어렵다. 따라서 본 논문에서는 서구의 클래식 카 구분 기준과 클래식

*Corresponding author, E-mail: koosang@hongik.ac.kr

¹⁾This is an Open-Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution Non-Commercial License(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/3.0>) which permits unrestricted non-commercial use, distribution, and reproduction in any medium provided the original work is properly cited.

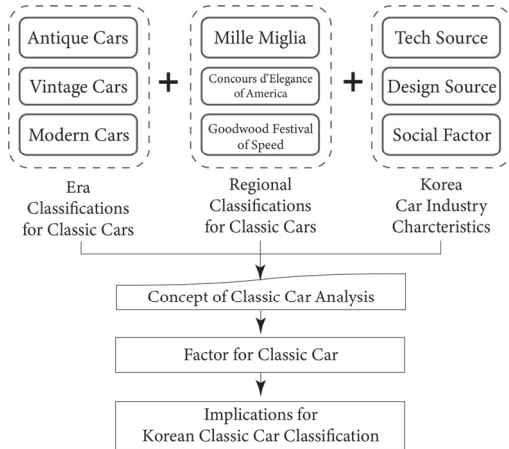


Fig. 1 Research structure model

카 관련 행사의 내용 등을 살펴보는 한편으로, 우리나라 자동차산업의 역사를 병렬적으로 개관하는 방법을 통해 우리나라에서 참작할 수 있는 클래식카 분석의 시사점을 도출하고자 한다.

이를 위해 본 논문에서는 먼저 서유럽과 미국의 클래식카 구분을 살펴보고, 한편으로 자동차산업을 초기부터 발전시켜온 서구국가의 주요 클래식카 행사와 특징 비교를 통해 클래식카의 개념을 살펴본다. 이를 통해 우리나라 자동차산업과 역사에서의 클래식카 구분의 시사점을 도출하는 것이 본 연구의 구조이다. Fig. 1은 그러한 연구 구조를 보여준다.

먼저 클래식 카 구분에서 시대 구분 유형을 살펴보고, 영국과 이탈리아 등 서유럽과 미국의 클래식 카와 관련한 내용을 살펴본다. 이후 우리나라의 자동차산업의 발전 단계에서의 차종의 개요로 클래식 카의 범위를 종합한다. 이를 바탕으로 우리나라의 클래식 카 구분의 시사점을 도출하는 연구를 진행하였다. 이를 통한 연구 내용은 크게 세 가지로 구분할 수 있다.

- 클래식카 개념의 개관
- 서구 클래식카의 주요 특징
- 한국의 클래식카 구분의 시사점

2. 클래식 카의 고찰

2.1 클래식과 클래식 카의 개념

보편적 개념에서 클래식(Classics)이라는 용어는 고전(古典)이라는 말로 번역되어 사용되며, 그 사전적 의미는 이와 같다.²⁾

고 : 전(古典) 【명사】

- ① 옛날의 의식이나 법식.
- ② 오랫동안 많은 사람에게 널리 읽히고 높이 평가된 저술 또는 작품.
- ③ 2세기 이래 그리스·로마의 대표적 저술.

이와 같은 사전적 용어의 의미 이외의 다른 해설로는 어떤 분야의 초창기(草創期)에 나름의 완성도를 이룩해 후대에 전범(典範)으로 평가받는 저작 또는 창작물이라는 것, 또는 예전에 쓰인 작품으로, 시대를 뛰어넘어 변함없이 읽을 만한 가치를 지니는 것을 이르는 것이라는 내용³⁾도 볼 수 있다. 이러한 설명을 바탕으로 한다면 클래식 카는 그 차량이 지향하는 기술적 특성이나 가치가 시대의 유행이나 감각의 변화에도 영향을 받지 않는 차량이라고 설명할 수 있을 것으로 보인다.

2.2 클래식 카의 시기적 구분

1886년 카를 벤츠(Karl Benz)에 의한 최초의 내연기관 자동차 등장 이후에 자동차 역사에서 전환점이 된 사건의 구분은 다양한 기준이 있을 수 있으나, 쿠르트 뫼저(Kurt Möser)에 의하면, 미국의 헨리 포드(Hery Ford)에 의해 1908년에 등장한 「T형 모델」의 대량생산으로 시작된 실용화·대중화·단순화를 세계 자동차산업에서 제1차 혁명이라고 구분하고 있다. 그리고 20세기 초에 일어난 1차 세계대전과 20세기 중반의 2차 세계대전이 변화의 기점이 된 것으로 보고 있다. 이들 사건은 국지적인 것이 아니라, 유럽 전체, 또는 전 세계의 가치관과 기술, 그리고 문화 전반의 모습과 방향성을 바꾸었기 때문이다.⁴⁾

1945년의 제2차 세계대전의 종전과 함께 시작된 고급화·대형화·다양화를 세계 자동차산업에서 제2차 혁명, 그리고 1973년의 제1차 오일쇼크로 야기된 소형화·경량화·부품 공용화 현상을 세계 자동차산업에서 제3차 혁명으로 나누고 있다.⁴⁾ 그리고 2차대전 이후부터 오일쇼크 이전까지 산업화된 차량 제작방식으로 만들어진 차량을 하나의 유형으로, 오일쇼크 이후 공기역학이 적용된 차량을 또 다른 유형으로, 그리고 1990년 이후 2000년대 초반까지 디자인의 다양성을 보여준 차량을 별도의 그룹으로 구분하고 있다.

즉, 뫼저는 대체로 차량과 기술의 변화를 연대기적 관점에서 구분하면서, 일곱 단계의 거시적 시간으로 구분하였다. 본 연구자는 여기에 더해 2009년 이후의 디지털화와 전동화 기술이 반영된 차량을 또 하나의 그룹으로 구분하였다. Table 1은 뫼저의 일곱 단계 구분에 추가로 2009년 이후를 더해 조합한 것이다. 각 시기의 특징과 내용은 3장에서 고찰하도록 한다.

Table 1 Modified classic cars classified by era

| Eras | Classifications |
|---------------|--|
| 1908~1915 | Antique cars - 1 st innovations |
| 1916~1924 | Vintage cars |
| 1925~1939 | European classics |
| 1925~1942 | American classics |
| 1945~1972 | Modern cars - 2 nd innovations |
| 1973~1989 | Aero modern cars - 3 rd innovations |
| 1990~2008 | Contemporary cars |
| 2009~ present | Digital mobility |

2.3 클래식 카의 지역적 구분

자동차가 처음 발명되고 실용화된 서유럽에는 초기에는 차량의 대형화와 고급화와 고성능화에 치중하면서 고가의 고급 차량을 수공업으로 제작하였으며, 이는 귀족이나 부호의 승마를 대체하는 고급 스포츠의 관점에서 자동차와 그 문화가 다루어진 것을 볼 수 있다. 이에 따라 다양한 유형의 호화자동차 제작과 자동차 경주 등이 국가별로 지역에 연고를 둔 행사로서 나타난 것을 볼 수 있다.

그들 행사 중 차량 기술과 발전 시기가 연계된 주목할 만한 것으로 미국과 영국, 이탈리아의 클래식 카 행사를 살펴볼 수 있다. 이들 국가의 주요 행사를 정리한 것이 Table 2이다. 각 행사의 특징은 4장에서 고찰하도록 한다.

Table 2 Classic car events by regions

| Events | Regions |
|--|---------------------|
| Mille Miglia | Italia |
| Concorso d'Eleganza di Villa d'Este | Tivoli Italia |
| Concours d'Elegance of America | Detroit America |
| Goodwood Festival of speed | West Sussex England |
| Pebble Beach Concours d'Elegance | California America |
| Salon Privé Concours d'Elégance Classic cars show | Woodstock England |
| Goodwood revival | Goodwood England |

2.4 우리나라의 클래식 카

우리나라에서는 클래식 카 구분과 관련된 공식적인 기록이나 지속적 행사 등은 아직 찾아볼 수 없다. 2004년부터 2006년까지 3년에 걸쳐 경기도 용인시 있는 삼성교통박물관에서 「올드 카 페스티벌(Old Car Festival)」이 열렸으나, 이후에는 개최되고 있지 않다.

올드 카 페스티벌 행사를 주최한 삼성교통박물관에서는 1955년에 제작된 최초의 국산차 「시발(始發)」을 복원

Table 3 Classic car events in Korea

| Date | Event |
|------------|----------------------------------|
| 2004-10-10 | 1 st Old car festival |
| 2005-10-09 | 2 nd Old car festival |
| 2006-10-15 | 3 rd Old car festival |

하는 사업을 수행해서 시발 차량 1대를 제작하는 작업을 마무리하고 2007년에 공식적으로 언론에 발표하고 전시했으나, 이후의 공식적인 차량의 복원 사업은 알려지지 않고 있다.

삼성화재 소속의 삼성교통박물관은 경기도 용인시 에버랜드 근교의 약 3만3천 제곱미터 부지에 지상 2층, 연면적 1만 제곱미터 규모의 전시장과 어린이들을 위한 교통안전 체험 학습장을 1998년부터 운영하고 있다.

최근 2023년 5월에는 현대자동차가 자사의 첫 고유모델 콘셉트카로서 1974년에 이탈리아 토리노 모터쇼에서 발표된 「포니 쿠페(Pony Coupé)」를 복원한 차량을 공개하였다. 그 이전인 2008년에 현대자동차는 남양연구소에 현대자동차의 과거 차량을 전시한 소규모 박물관을 건립했으나, 내부 시설로서 일반공개는 하지 않고 있다.



Fig. 2 1974 Pony Coupé concept car rebuilt in 2023

한국GM도 2023년 5월에 제너럴모터스(General Motors)의 역사와 주요 클래식 카로 구성된 「하우스 오브 GM」을 열고 자동차 기업과 브랜드로서의 GM의 역사를 소개하고 있다.⁹⁾

이밖에 클래식 카를 소장하고 대여하는 사업을 하는 곳으로 서울시 동대문구 장안동 소재의 「금호상사」가 주로 방송이나 영화 촬영용 소품 차량을 대여해 주고 있는데, 국내에서 수집된 국산 자동차와 수입 자동차 2,000여 종을 소장하고 있는 것으로 알려져 있다.

3. 클래식 카의 시기적 고찰

3.1 1908~1915; Antique Cars

포드의 대량생산이 정착되어 차량의 제조가 공예에서



Fig. 3 Ford Model T, 1908

공업으로 전환되어 대량생산 방식이 정착되면서 20세기의 특성이 나타나기 시작한 것은 1915년을 전후로 한 시점으로부터라고 보는 것이 일반적이다.

즉 1908년에 개발된 「T형 모델」의 등장으로부터 시작된 자동차의 실용화, 대중화, 단순화의 경향을 세계 자동차산업에서 제1차 혁명으로 볼 수 있다. 초기에 생산된 「T형 모델」은 수공업 방식으로 제작되었으나, 1915년 이후부터는 대량생산 방식으로 제조되기 시작하였다.

이에 따라 1915년까지의 차량을 「엔틱 카(Antique Cars)」로 구분하고 있다. 이것은 달력상의 날짜가 바뀌어 세기가 달라지더라도, 그 세기의 특성이 나타나기 시작하는 것은 대체로 15~20년이 지난 뒤부터라고 하는 토마스 피케티(Thomas Piketty)의 견해⁹⁾와 상통하는 측면이 있는 현상이기도 하다.

3.2 1916~1924; Vintage Cars

1차 세계대전 기간을 포함한 1916년에서 1924년 사이의 기간에 유럽에서 제작된 차량을 「빈티지카(Vintage Cars)」라고 구분한다. 이 시기는 각 국가의 자동차 기술 발전이 여전히 지역적 요인들에 의해 독립된 양상을 보이고 있었으므로, 고전적 기술의 성격으로 구분한다.

이에 따라 메이커, 혹은 국가별로 차량의 개성이 강한 특징을 볼 수 있는데, 각각의 차량이 마치 조각품과도 같



Fig. 4 Renault 545 Model, 1921

은 다양한 특징의 디자인을 볼 수 있다. 차량의 생산도 아직 산업화가 진행되지 않아서 유럽과 미국이 각각 공예 생산 방식과 대량생산 방식으로 차이를 보인다.

3.3 1925~1939, 1925~1942, Classic Cars

한편, 1924년까지의 「빈티지 카」 이후의 클래식 카는 미국과 유럽의 차량이 그 성격에서 확연히 구분되는 것은 아니지만, 이 시기에 고대 이집트 유물 발굴의 영향으로, 미술 사조에서 「아르데코(Art Deco)」 양식의 출현이 명확해진 1925년부터 미국과 유럽의 차량 디자인에서도 장식적 성향이 나타나기 시작한다.



Fig. 5 European Classic Car-Benz 770, 1931



Fig. 6 American Classic Car-Cadillac Sixty, 1941

2차 세계대전 기간 동안 미국은 본토에서의 전투가 없었으므로 유럽에 비해 상대적으로 전쟁의 영향이 적어 엔진과 차체의 대형화가 진행되었다. 그러나 새로운 차량의 개발은 지체되면서 자동차 역시 1930년대의 기술적 특성이 이어진 시기이므로, 1차 대전 이후 1920년대 중반부터 1940년대 초·중반까지의 차량을 「클래식 카(Classic Cars)」라고 구분하고 있다.

3.4 1945~1972, Modern Cars

1945년의 제2차 세계대전의 종전과 함께 시작된 고급화·대형화·다양화를 세계 자동차산업에서 제2차 혁명으로 구분하는데, 차체 스타일의 상품화에 더해 디자인의 다양화와 차량의 대형화가 진행되지만, 이후 1970



Fig. 7 American Modern Car-Cadillac El Dorado, 1959



Fig. 8 European Modern Car-Benz 250 SE, 1965

년대에 일어난 두 번의 석유 파동(Oil Shock)을 거치면서 미국과 유럽의 자동차는 또 한 번의 변화를 맞게 된다.

3.5 1973~1995, Aero-Modern Cars

1973년의 제1차 석유 파동으로 야기된 소형화·경량화·부품 공용화를 특징으로 하는 현상을 세계 자동차 산업에서의 제3차 혁명으로 나누고 있다.⁴⁾ 대형 엔진과 장식적 스타일에 의존했던 미국의 차량과 달리, 실질적인 고성능과 안락성을 추구한 유럽, 특히 독일은 장식을 배제하고 공기역학을 고려한 합리적 디자인이 등장하게 되었다. 그리고 1980년대에 들어와서는 유럽 메이커의 기술적 성숙과 고급화로 인한 구분이 명확하게 나타난다.

1980년대 이후에는 석유 파동에 의한 유가 상승으로 인해 주로 대형 차량 중심의 미국 차량의 입지는 크게 약화 되면서, 미국 업체의 차량에서도 공기역학적인 디자인에 의한 변화가 나타나게 된다.



Fig. 9 Mercedes Benz W 124, 1982



Fig. 10 Ford Taurus, 1986

3.6 1996~2008, Contemporary Cars

1990년대에는 전 지구적인 환경오염과 대체 에너지에 대한 관심 증가로, 미국의 빅(Big) 3와 세계 각국의 기업들은 이에 대응하기 위한 전기 동력 차량 개발을 시작한다. 시판된 전기 동력 차량은 1996년에 GM이 발표한 「EV-1」이 최초였으나, 충전 시간과 주행거리에서 한계를 가지고 있었다.

이러한 전기 동력 차량의 한계를 보완하는 하이브리드(Hybrid) 방식 차량이 개발되는데, 혼다, GM 등이 차량을 개발했으며, 이중 토요타의 「프리우스(Prius)」가 1998년도부터 시판된다. 이후 완전한 전기 동력 차량으로 「테슬라 로드스터(Tesla Roadster)」가 2008년도부터 시판된다. 이들 새로운 동력의 차량을 「컨템포러리 카(Contemporary Cars)」로 구분하고 있다.



Fig. 11 GM EV-1, 1996



Fig. 12 Tesla Roadster, 2008

3.7 2009~Present

웹서비스 업체 구글(Google)이 2009년에 구글 지도를 이용한 자율주행차량의 운행실험에 성공하면서 하드웨어보다는 사용성이 중심이 되는 모빌리티(Mobility) 개념이 처음으로 나타났으며, 벤츠를 필두로 하는 기존의 자동차 기업들 역시 자율주행차량과 모빌리티의 연구로, 자동차의 모습은 지금까지의 그것과는 크게 변모될 것이라는 예측이 나타난다.



Fig. 13 Google autonomous car test vehicle, 2009



Fig. 14 Autonomous concept car F-015, 2015

4. 주요 클래식카 행사의 고찰

4.1 Mille Miglia

「밀레밀리아(Mille Miglia)」는 이탈리아에서 1927~1957년 사이에 열린 자동차 경주의 명칭으로, ‘밀레(Mille)’는 1,000, ‘밀리아(Miglia)’는 이탈리아어로 마일(Mile)을 뜻한다. 즉, 1,000마일, 약 1,600 km를 달리는 내구레이스이다. 그러나 1957년에 10명 이상이 사망하는 사고 발생으로 중단된 후에는 간헐적인 비정규 행사로 열리다가 1982년부터 속도를 겨루는 자동차 경주보다는 클래식카가 경주 코스를 천천히 달리는 축제 형태로 바뀌어 개최되고 있다.⁷⁾

본래의 자동차 경주가 열렸던 1927~1957년의 시기에 제작된 차량 중에서도 과거에 밀레밀리아에 참가했던 차량을 중심으로 해서 연식이 오래된 순서로 출발해 과거의 경주 코스를 달리는 형식으로 열린다.



Fig. 15 Mille Miglia Historic Race, 2022

4.2 Concorso d'Eleganza Villa d'Este

이탈리아 북부 티볼리 코모(Tivoli Como)호반의 「빌라 데스테(Villa d'Este)」에서 열리는 「콩쿠르 텔레강스 빌라데스테(Concorso d'Eleganza di Villa d'Este)」 클래식카 축제는 높은 수준의 보존 상태의 고급 브랜드의 클래식카가 모여드는 행사로 알려져 있다.

첫 행사는 1929년도에 열렸으며, 1951년도를 끝으로 중단되었다가 1995년도부터 다시 열리고 있다. 최근에는 클래식카 뿐 아니라, 양산 자동차 기업이 콘셉트카를 전시하며 과거와 미래의 차량이 공존하는 행사로 변화되었다.⁸⁾ 2018년도의 행사에는 현대자동차의 제네시스 브랜드가 「에센시아 콘셉트카(Essensia Concept car)」로 참가하였다.



Fig. 16 Concorso d'Eleganza di Villa d'Este, 2021

4.3 Concours d'Elegance of America

1979년도에 처음 시작되어 2023년도에 44년째의 역사를 가진 미국의 「콩쿠르 텔레강스(Concorso d'Eleganza)」이다. 미국의 자동차산업 중심 도시인 미시건(Michigan)



Fig. 17 Concorso d'Eleganza of America, 2018

주의 디트로이트(Detroit)시의 외곽에서 열리고 있으며, 최근에는 플리머스(Plymouth)시에 있는 세인트 존스(Saint Johns) 지역에서 열리고 있다. 보존 상태가 좋은 클래식카에 수여되는 상은 유럽 차량 부문과 미국 차량 부문으로 나누어 시상된다.⁹⁾

4.4 Goodwood Festival of Speed

영국의 잉글랜드(England) 남동부의 웨스트 서섹스(West Sussex)주의 「굿우드 하우스(Goodwood House)」라는 지명을 가진 중세 영지(中世領地)와 휴양지, 경마장, 공항, 자동차 경주장을 보유한 리치몬드 공작(Duke Richmond) 가문의 장남인 마치 백작(Earl of March)이 매년 여는 클래식 경주 차량 행사이며, 과거에 자동차 경주에서 승리했던 경주 차량과 유명 드라이버, 자동차 업계의 인사가 모이는 행사로 알려져 있다.

1993년도부터 시작되었으며, 클래식 자동차 경주 행사를 넘어서 자동차 기업체들이 브랜드와 신형 차량을 홍보하는 무대로 활용할 만큼 중요한 행사가 되었다. 초기에는 과거를 추억하며 즐기는 자동차 경주 행사였으나, 오늘날에는 과거와 현재, 그리고 미래가 공존하는 자동차 행사가 되었다. 2023년의 행사는 7월 13일~16일에 개최되었다.¹⁰⁾



Fig. 18 Goodwood Festival, July 4~7 2022

4.5 Pebble Beach Concours d'Elegance

「페블비치 콩쿠르 델레강스(Pebble Beach Concorso d'Elegance)」는 미국 캘리포니아 「페블비치 골프장(Pebble Beach Golf Links)」의 18번 페어웨이(fairway)에서 열리는 클래식카 축제이며, 페블비치의 잔디에서 세계 각국에서 온 클래식카가 전시된다.

주된 행사가 열리기 일주일 전부터 고성능 차량을 전시하는 「퀘일 콩쿠르(Quail Concours)」, 클래식 경주차들이 달리는 「몬터레이 히스토리컬 오토모빌 레이스(Monterey Historic Automobile Race)」 등 다양한 자동차 관련 행사가 「몬터레이 빈티지카 위크엔드(Monterey Vintage Car



Fig. 19 Pebble Beach Concours d'Elegance, 2022

Weekend)」라는 이름으로 열린다. 2023년은 8월 20일에 열릴 예정이다.¹¹⁾

4.6 Salon Privé Concours d'Elégance

「살롱 프리브 콩쿠르 델레강스(Salon Privé Concours d'Elégance)」는 영국의 「우드스톡 블렌하임 궁전(Blenheim Palace, Woodstock)」 일대에서 열리는 클래식카 전시회이다. 17세기의 건축양식을 가진 성채의 앞쪽에 있는 케이퍼빌리티 브라운(Capability Brown)이 디자인한 정원에서 열린다. 클래식카와 고급승용차, 고성능 스포츠카 등도 함께 전시된다.

2017년도에는 페라리 70주년, 2018년도에는 포르쉐 70주년 행사가 열렸고, 2019년도에는 벤틀리 100주년 행사가 열렸다. 2023년 행사는 8월 30일에서 9월 2일 사이에 열릴 예정이다.¹²⁾



Fig. 20 Salon Privé Concours d'Elégance, 2022

4.7 Goodwood Revival

「굿우드 리바이벌(Goodwood Revival)」은 영국의 굿우드(Goodwood)에서 열리는 클래식 카 행사이며, 프레디 마치 백작(Earl of Freddy March)에 의해 1948년 문을 연 「굿우드 스피드웨이(Goodwood Speedway)」는 1960년대 이후에는 다른 지역의 최신 시설의 자동차 경주장에 의해 밀려나 자동차 경주 개최지 목록에서 찾아볼 수 없는 이름이 되었으나, 대신에 모터스포츠 역사 속의 클래식



Fig. 21 Goodwood Revival Race, 2022

Table 4 Classic car events by eras

| Events | Eras |
|---|-----------|
| Mille Miglia | 1927~1957 |
| Concorso d'Eleganza di Villa d'Este | All eras |
| Concours d'Elegance of America | All eras |
| Goodwood festival of speed | All eras |
| Pebble Beach Concours d'Elegance | All eras |
| Salon Privé Concours d'Elégance Classic cars show | All eras |
| Goodwood revival | ~1960s |

경주 차량과 경주 드라이버, 자동차 애호가들이 모여 클래식 카로 경주하는 행사로 변화되었다. 2023년의 행사는 9월 8일~10일에 열릴 예정이다.¹³⁾

여름에 열리는 「굿우드 페스티벌 오브 스피드(Goodwood Festival of Speed)」는 전시회 성격이 강하지만, 굿우드 리바이벌은 클래식카 경주에 가깝다고 알려져 있다.

4장에서 살펴본 이들 각 행사가 지향하는 차량의 시기를 정리한 것이 Table 4이다. 이러한 서유럽 중심의 클래식카 행사는 다양한 배경과 형식을 가지고 있으며, 각 행사가 지향하는 차량의 국적과 시대, 성격은 차이를 볼 수 있다.

5. 한국 자동차와 산업의 고찰

5.1 초기 자동차 개발의 고찰

우리나라의 자동차 개발은 1955년도에 한국인의 손으로 만들어진 최초의 국산 자동차 「시발(始發)」이 최초이며, 이후 우리나라의 자동차산업은 아시아에서는 독특한 후발주자로서의 성장을 이어왔다.¹⁴⁾

「시발」 차량은 한국전쟁 이후 미군이 남겨놓고 간 군용 「지프」 차량의 차대에 페드림통을 재활용한 강판을 이용해 수공업적 방법으로 제작된 것으로, 사실상 체계적인 개발에 의하지 않은 차량이었다. 이후 1957년도에 정부의 보유 차량 대수 제한 조치로 인해 시발 차량은 2,235대를 생산한 이후 1964년도에 생산을 중지한다.¹⁵⁾



Fig. 22 First Korean built vehicle Shibal, 1955

Sourced from <http://theme.archives.go.kr/next/photo>



Fig. 23 Rebuilt Shibal by Kumho Corporation in 2004



Fig. 24 Rebuilt Shibal by Samsung Transportation Museum in 2007

「시발」 차량은 원형이 남아있지 않고 사진으로만 알려지다가 2000년대 초반과 2007년도에 각각 한 대씩의 복제 차량(Replica)이 제작되었다.

「시발」 차량 생산 이후에 실질적인 공업제품으로서의 차량 개발과 생산은 현재 「GM Korea」의 전신(前身)인 「신진공업사」가 1962년에 설립되면서 시작되었다. 그리고 이 시기를 전후로 미국의 「카이저(Kaiser Motor Company)」

와 기술 제휴로 「신진지프」가 생산되기 시작하는 등 1969년부터는 차종의 다양화가 시작된다.

「현대자동차」는 1967년도에 설립되었으나, 그 이전에 1940년부터 현대그룹은 「아도서비스」라는 자동차 정비 공장을 운영하기 시작했으며, 1968년에 미국의 포드자동차(Ford Motor Company)와 면허 생산 계약을 맺고 약 66만 제곱미터의 울산공장을 지어 중형 승용차와 트럭을 조립생산하기 시작했다.¹⁶⁾

또한, 「기아자동차」의 모태가 된 「경성정공(주)」가 1944년에 설립되어 국산 자전거 부품을 생산하기 시작하였으며, 이후에 1961년에 일본의 「혼다기연(本田機研)」과 기술 제휴하면서 「기아기연(起亞機研)」으로 상호를 바꾸고 혼다기연으로부터 부품을 들여와 2륜 차를 제조하기 시작한 것에서 비롯되었다.¹⁷⁾

우리나라의 고유모델 차량의 개발은 1972년부터 실행된 제3차 경제개발 5개년 계획에 의해 추진력을 얻게 된다. 여기에는 정부의 장기적인 조선공업 진흥계획과 자동차공업 진흥계획 등이 포함되어 있었다. 그러므로 고유모델 개발은 3공화국 정부의 중화학공업 육성 정책과 차량 국산화 정책과 같은 흐름 속에서 추진된 것이라고 할 수 있다. 이로써 첫 고유모델 콘셉트 카 「포니 쿠페」와 양산형 차량 「포니」 승용차가 개발돼 1974년도에 이탈리아 토리노 모터쇼에 출품되었으며, 이후 고유모델의 개발이 지속된다.

5.2 전체 차량 개발의 고찰

5장 1절에서 살펴본 바와 같이 우리나라 자동차 기업의 차량 개발 과정에서는 다양한 국가로부터의 기술 공여와 차종 도입이 있었음을 볼 수 있었다. Table 5는 그것을 정리한 것이다. 전체의 맥락을 보면 기술과 디자인의 도입 국가를 볼 수 있다.

이들 중 엔진과 변속기 등 하드웨어와 관련된 분야는 1990년대까지는 일본으로부터의 기술 도입이 다수 있었음을 볼 수 있으며, 현재에도 일부 부품 등은 일본으로부터 수입되어 장착되고 있다. 그러나 2000년대부터는 디자인 분야에서의 일본의 자동차 기업, 혹은 일본의 디자인 전문 기업의 참여는 거의 없음을 볼 수 있다. 이를 통해 우리나라 자동차 기업의 디자인 조형의 특징은 다국적화된 기업이나 디자이너들과의 협업을 통해 개발이 진행된 결과임을 볼 수 있다.¹⁸⁾

이에 1955년 이후 오늘날 2023년까지 우리나라에서 68년 동안 대략 221개 승용차가 개발과 시판이 이루어져 왔음을 볼 수 있는데, 이들 차종 중에는 고유모델이 아닌 차종도 대다수 존재하지만, 각 차종은 시대별로 우리나라의 산업과 사회의 발전과 가치관 형성에 이바지했

Table 5 Comparisons of model developments

| | | Technology licensed country(s) | Design related country(s) |
|-----------------|---------------|--------------------------------|--|
| 1950s' ~ 1960s' | Shibal | USA(unofficial) | - |
| | Shinjin | USA(1), JPN(6) | USA(1), Japan(6) |
| | Kia | JPN(2) | Japan(2) |
| | Hyundai | GER(1) | GER(1) |
| 1970s' | Hyundai | UK(3), GER(1) | UK(3), GER(1), Italy((2)) |
| | Kia | JPN(2), France(1) Italy(1) | Japan(2), France(1) |
| | Asia | Italy((1)) | Italy((1)) |
| | Saehan | AUS(2), GER(2) | AUS(1), GER(3) |
| 1980s' | Hyundai | UK(1), JPN(7) | In-house(2), UK(1), Italy(3), Japan(1) |
| | Kia | JPN(4) | Japan(4) |
| | Daewoo | GER(3) | GER(3) |
| | Ssangyong | USA(1), JPN(1) | develop |
| 1990s' | Hyundai | JPN(7), In-house(10) | Japan(2), In-house(15) |
| | Kia | JPN(9), In-house(6) | Japan(2), In-house(13) |
| | Daewoo | GER(4), JPN(2) | In-house(5), Japan(1) |
| | Samsung | JPN(2) | Japan(2) |
| | Ssangyong | GER(5) | In-house(5) |
| 2000s' | Hyundai | In-house(20) | In-house(20) |
| | Kia | In-house(20) | In-house(20) |
| | GMK | GER(5), JPN(3) | In-house(7), GER(1) |
| | RSM | JPN(2) | France(1), Japan(1) |
| | Ssangyong | GER(4) | In-house(4) |
| 2010s' | Hyundai | In-house(22) | In-house(22) |
| | Kia | In-house(18) | develop(18) |
| | GMK | USA(4), JPN(2) | In-house(3), USA(2), GER(1) |
| | RSM | France(1) | France(1) |
| | Ssangyong | co-develop(2) | In-house(2) |
| 2020s' | Hyundai | In-house(11) | In-house(11) |
| | Kia | In-house(11) | In-house(11) |
| | GMK | USA(4) | USA(4) |
| | Renault Korea | France(2) | France(2) |
| | KG | In-house(2) | In-house(2) |

은 재론의 여지가 없다.

우리나라의 산업이 고도화되기 전이었던 1990년대까지는 상대적으로 선진적인 결과물이라는 인식에서 일본

으로부터의 디자인 도입과 협업이 이루어졌으나, 이후 점차 한국의 소비자 특성을 반영한 자동차를 개발하였으며, 이제는 우리나라만의 고유한 디자인관(Design觀)이 정착되었다.

5.3 한국 클래식 카의 분석과 시사점

현대자동차가 복원과 함께 발표한 「포니 쿠페」 콘셉트카는 1974년 당시의 담당 디자이너 조르제토 주지아로(Giorgetto Giugiaro)가 직접 작업하였으므로, 그 의미에서는 원형과 같다고 할 수 있으나, 이미 본래의 차량은 유실되어 존재하지 않았으므로, 기술적으로는 복제품(Replica)으로 보아야 한다.

자동차 기업의 활동이 차량 개발과 생산, 판매, 사후관리 등으로 구분된다고 할 때, 새로운 차량의 개발 활동에서 기술적인 내용의 기록과 관리는 체계적으로 관리된다고 할 수 있지만, 개발 완료 후 판매 기간이 지나 차량이 단종된 이후의 차량 보존이나 기록물 관리는 상대적으로 소홀히 다루어지는 것이 보통이다.

모든 양산 차량은 개발이 완료되는 순간부터 과거의 차량이 되므로, 기업의 차원에서 양산 개시 1호 차량, 또는 양산 종료 시 최후 생산 차량 등을 확보해 자사의 박물관이나 기타 공간에 보존하는 것이 요구된다. 실제로 역사와 전통을 내세우는 자동차 기업의 박물관에는 자사의 거의 모든 과거의 양산 차량이 신차 상태로 보관, 또는 전시되고 있음을 볼 수 있다.

생산과 판매가 진행 중인 시점에서는 차량의 부품 수급과 각종 기술자료, 리플릿 등의 홍보 자료가 널리 유통되지만, 차량 단종 이후에는 자동차 기업이 기술자료나 수리용 부품, 완성차 자체 등을 체계적으로 보존하지 않을 시에는 유실될 수밖에 없다.

따라서 클래식 카를 위한 업무조직이나 시설이 없다면, 양산 차량뿐 아니라 모터쇼 등에 전시된 콘셉트카와 같이 한정적으로 제작된 차량의 보관이나 기술적 자료의 보존 또한 기대하기 어려운 것이 현실적인 한계이기도 하다. 그러므로 이를 위한 기술자료 보관 체제나 전담 기록 담당 조직 등이 요구된다. 이러한 자료는 과거의 차량을 수리, 또는 복원 시에 요구되는 고증(考證) 자료가 되므로, 그를 위한 자료 보관(資料保管; Archiving)이 필요하다.

Table 6는 클래식카와 관련된 활동을 그 순서에 따라, 그리고 작업의 정성적 특성과 정량적 특성으로 구분한 것이다.

이들 중 현재 양산되는 차량 중에서 수집 대상이 되는 차량의 선별(Car curating)은 정량적 특성을 가지지만, 양산 이전의 기술자료 축적, 클래식 카 부품의 관리, 차량

Table 6 Factors for classic car classifications

| Related activity | Activity characteristics |
|--------------------------------------|--------------------------|
| Classic car technical data archiving | Qualitative aspect |
| Production car curating | Quantitative aspect |
| Classic car spare parts management | Qualitative aspect |
| Classic car mechanical maintenance | Qualitative aspect |
| Classic car restore activity | Qualitative aspect |
| Classic car rebuild activity | Qualitative aspect |
| Classic car reference management | Qualitative aspect |

의 수리나 복원, 또는 복제 차량이나 부품 제작, 그리고 그러한 활동과 관련된 자료 관리 등은 정성적 활동으로, 사전의 계획수립과 전담 학예사(Curator)나 기술 분야의 물리적 제작이나 보수 등의 시설과 인력 등이 요구된다.

6. 결론

지금까지의 고찰과 아울러 다른 국가의 클래식 카의 사례를 본다면, 한국의 클래식 카 역시 다양한 유형이 존재하며, 그 구분 기준 또한 다양할 것이다. 국가의 자동차산업 발전 과정에서, 혹은 자동차 기업의 발전 과정에서 독자개발에 의하지 아니하고 시장의 수요에 맞는 차량을 도입하여 면허 생산하는 등의 활동은 산업을 빠르게 발전시키는 방법이기도 하다. 한편으로 이처럼 도입된 차량 모델이 사회적으로 사용되면서 소비자의 생활 방식이나 가치관에 변화를 가져오는 것이 자연스러운 현화 과정이라고 할 때, 도입된 차량 역시 국가나 사회에 기여한 클래식 카로서의 의미와 역할로써 구분할 수 있을 것으로 보인다.

따라서 우리나라 자동차산업에서 역사의 관점에서 클래식 카에 관한 구분이나 선정에서 다양한 차종이 포함될 수 있을 것이다. 그러한 차종에는 「포니 쿠페」와 같은 고유모델도 있으나, 1990년대까지 다양한 국가와 브랜드로부터 도입되어 면허 생산된 차량 대부분이 우리나라 자동차산업 역사 속의 클래식 카로서 한 영역을 차지할 수 있을 것이다.

5장 2절에서 살펴본 차종은 우리나라의 내수용 승용차를 중심으로 한 내용이므로, 고찰 범위를 실용적 목적으로 개발·판매된 승합 차량이나 소형 및 중·대형 화물차 등으로 확대한다면 기술 원천의 다양성은 더욱 증가할 것으로 보인다.

그런 맥락에서 본 논문에서는 우리나라에서 생산된 승용차만을 고찰 대상으로 했다는 점은 본 연구의 폭과 범위의 한계라고 할 수 있다. 그리고 이러한 정량적 관점의 클래식 카의 접근 이외에도 정성적 관점에서 클래식

카의 수집과 보존, 복원, 차량이나 부품의 재생산 등의 개념에서의 접근도 요구된다.

이에 따라 향후에는 보다 다양한 국내 시판 차량을 대상으로 우리나라의 산업과 가치관에 영향을 끼친 클래식 카와 그를 위한 정성적 활동에 관한 연구가 추가로 요구된다고 할 것이다.

References

- 1) A. Carmone, 1974 Hyundai Pony Coupe Concept Revived For Villa d'Este, Retrieved from, <https://www.motor1.com/news/668008/hyundai-pony-coupe-concept-revived-for-villa-deste>, 2023-05-18.
- 2) Hangle 2022 Korean Dictionary, 2023-06-03.
- 3) Retrieved from <https://dic.daum.net/word/view.do?wordid=kkw000017981&supid=kku000025218>, 2023-06-05.
- 4) K. Möser, History of Automobile [Geschichte des Autos]. Seoul; Puriwaipari, 2002.
- 5) How appeal to youngsters the over 100 yrs old brand? Reteieved from <https://v.daum.net/v/20230608180201805>, 2023-06-08.
- 6) T. Piketty, CAPITAL in the Twenty-First Century, Translated by G. D. Jang, Gulhangari, Kyeonggi, 2014.
- 7) 1000 Miglia, Retrieved from <https://1000miglia.it>, 2023-06-09.
- 8) Concorso d'Eleganza Villa d'Este, Rtrieved from <https://www.concorsodeleganzavilladeste.com>, 2023-06-09.
- 9) Concours d'Elegance of America, Retrieved from <https://concours.news/event/concours-of-america>, 2023-06-09.
- 10) Festival of Speed, Retrieved from <https://www.goodwood.com/motorsport/festival-of-speed>, 2023-06-09.
- 11) Automotive excellence, Retrieved from <https://pebblebeachconcours.net>, 2023-06-08.
- 12) Salon Privé Concours d'Elégance, Retrieved from <https://www.salonpriveconcours.com/visitors-guide/faqs>, 2023-06-09.
- 13) Goodwood Revival, Retrieved from <https://www.goodwood.com/motorsport/goodwood-revival>, 2023-06-09.
- 14) KAMA, The 50-Year History of Korean automotive Industry, Seoul, 2005.
- 15) Retrieved from <http://blog.naver.com/PostView.nhn?blogId=munhwa-bp&logNo=221613892182>, 2019.
- 16) Hyundai Motor Company, 30 Years of Challenge & Vision of the 21st Century, Seoul, 1997.
- 17) Kia Motors Co., 45 years history of Kia, 1995.
- 18) S. Koo, "An Observation on Influences from Japan in Design Developing of Korean Automotive Makers," Transactions of KSAE, Vol.38, No.1, pp.634-74, 2020.