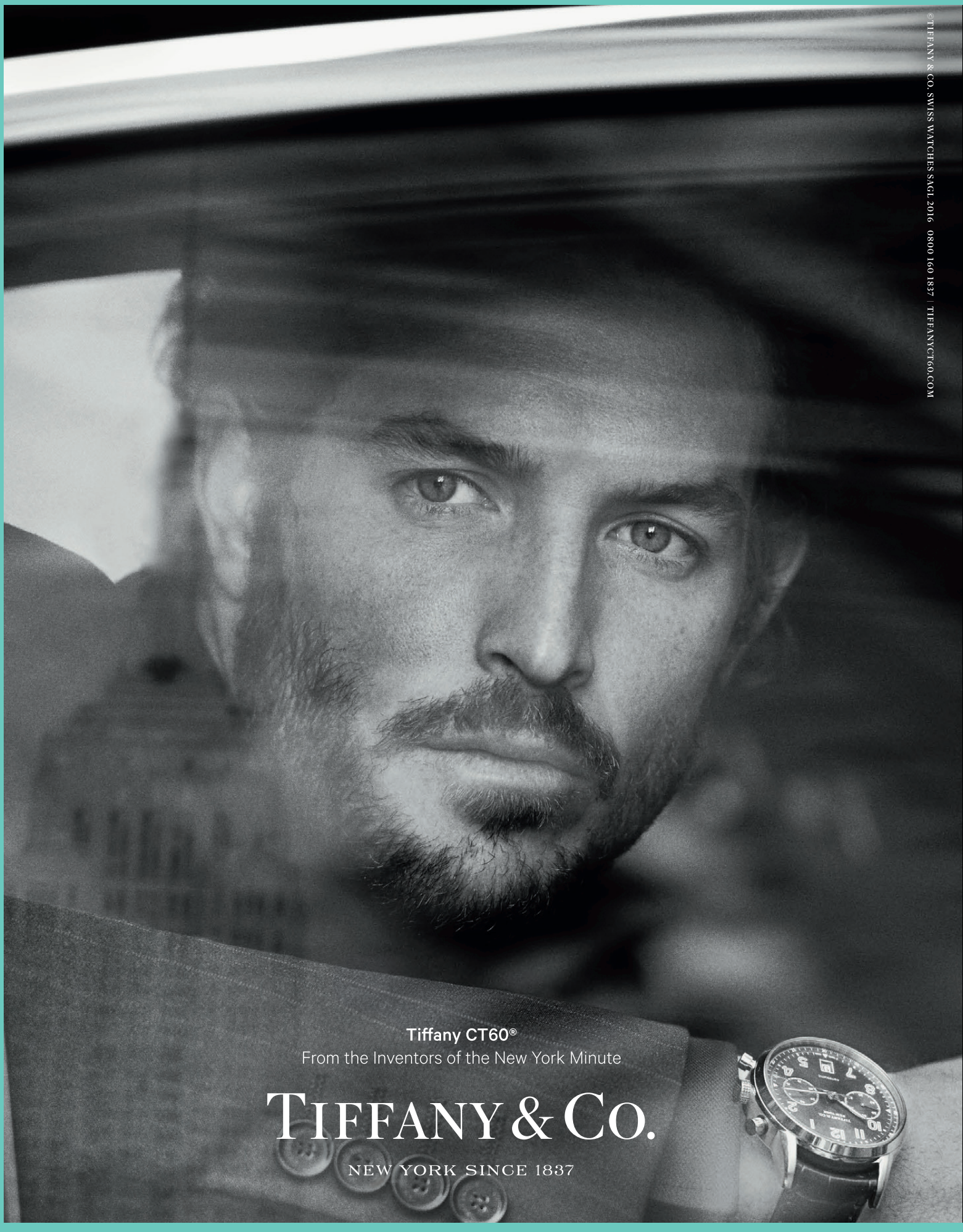
JAGUAR
KOREA EDITION

UN-PLUG AND PLAY
재규어의 혁명적
I-PACE를 만나보십시오

DIGITAL DIAMONDS
신기술로 다시 꾸민
절정의 보석

STEVE MCQUEEN
남자, 옷 그리고
XKSS 재규어

THE JAGUAR
ISSUE 01 / 2017



©TIFFANY & CO. SWISS WATCHES SAGL 2016 0800 160 1837 | TIFFANYCT60.COM

TIFFANY & CO.
NEW YORK
AUTOMATIC
28
SWISS MADE

The Jaguar

01/2017

18

32

42

68

06 **Foreward**
고릴라즈의 기타리스트이자 @JaguarRacing 앰배서더인 누들 Noodle 을 만나라

08 **The Diary**
오는 6개월 간 전 세계에서 열리는 기념대회, 오프닝 그리고 이벤트

18 **Introducing I-PACE Concept...**
약 4초 만에 60mph에 도달하는 5인승 퍼포먼스 SUV 전기차다.

32 **..and I-TYPE**
재규어가 포뮬러 E 세계 대회의 트랙에 돌아오다

42 **I-Jewellery**
최신 디지털 테크놀로지가 완전히 새롭게 바꾸는 건 우리의 커뮤니케이션만은 아니다

48 **What Goes Around**
스티브 맥퀸과 그의 동료 스타들이 1950년대와 60년대의 룩을 결정했었다. 그리고 현재까지도 역시

56 **King of Cool**
스티브 맥퀸: 배우, 모토사이클리스트, 레이싱 드라이버, 그리고 전설적인 재규어 XKSS를 두 번 소유했던 사람

60 **Getaway!**
재규어 F-PACE를 타고 2시간 달린 시간은 고요한 오아시스. 모든 메트로폴리탄 거주민은 가끔 도피할 필요가 있다

68 **Lone Star SVR**
텍사스 농장 도로 위에서 우리는 재규어 역사상 가장 빠른 녀석을 — 200mph F-TYPE SVR — 탔다. 정말이지 슬로우 드라이브를 위해서

76 **Generation Why?**
테크놀로지와 당신과의 관계 지금이 되돌아봐야 할 때인지도 모른다

78 **The Racers**
Jaguar Club for Distinguished Fast Gentlemen의 창립 멤버, 마이크 호쏜 기억하기

편집장 **미키 하비**
편집자 **데이비드 반웰**
수석 예술 디렉터 **댄 딜래니**
프로덕션 디렉터 **마이클 달링**
디자이너 **안드레아 메일러**
회계 디렉터 **안토니아 클로에트겐**
회계 매니저 **애드리아나 쥬라스젝**
회계 매니저 **한나 맥도날드**
사진 편집자 **마티나 헴**
제작 디렉터 **마리 브레셈**
비즈니스 디렉터 **알렉스 롭**

광고 관련 문의처:
Katherine Galligan
Katherine@metropolist.co.uk
00 44 207 887 6146
Vishal Raghuvanshi
Vishal@metropolist.co.uk
00 44 207 887 6147

The Jaguar magazine is published by Spark44 Ltd. 5-23 Old Street, London, EC1V 9HL On behalf of Jaguar, Abbey Road, Whitley, Coventry CV3 4LF. Printed by RR Donnelley Europe.

Copyright Spark44 Ltd. 2016.
All rights reserved.

저작권 일체가 보호되며, 문서 형태로 된 출판권자의 사전 허가 없이 내용의 일부나 전부를 재생산하는 일은 금지됩니다. 잡지에 표현된 의견은 재규어의 의견이 아니라 글쓴이의 의견입니다.재규어 메거진의 콘텐츠는 심혈을 기울여 편집되지만, 이 잡지에 표기된 세부내용과 글 그리고 도구는 국가별로 다를 수 있습니다. 제한된 장소를 찍은 필름과 사진과 관련된 모든 필요한 허가가 취득되었으며, 인쇄 당시 모든 정보는 정확했습니다. 자동차에 관한 추가적인 정보를 원한다면, 공식 재규어 매장을 찾으시길 바랍니다. 이 잡지는 청탁되지 않은 원고나 사진 또는 일러스트레이션을 수용하지 않으며, 그것들에 관한 그 어떤 책임도 지지 않습니다. 온로드에서든, 오프로드에서든 안전운전 하십시오.

PHOTOGRAPHY: SYLVAIN DELEU, SPACESUIT, DANA NEIBERT, JAGUAR PR

A private apartment
in First Class.
That's Flying Reimagined.
In the First Apartment
on our A380, you can relax in a
large leather armchair before retiring to
the comfort of a separate bed, dressed with
all-natural bed linen. Enjoy a seven-course tasting
menu prepared by our Inflight Chef. Take a refreshing
shower in the First Class bathroom before landing.
الإتحاد
ETIHAD
AIRWAYS
ABU DHABI
5 STAR AIRLINE
SKYTRAX
#Reimagined | etihad.com |
ETIHAD
AIRWAYS
PARTNER
Flying Reimagined

The Foreword

누들NOODLE은 일본의 기타 신동이자 프로 무도인이며, 영국 가상 밴드 고릴라즈의 창립 멤버다. 그녀는 또한 최근 위촉된 @JAGUARRACING의 국제 홍보대사이기도 하다.

독창성은 내 영감을 자극한다. 봄날의 벚꽃, 메밀 면, 속도, 폭발적인 화학 반응, 남을 돕기 위해 자기를 버리고 일하는 사람들, 예술, 만화, 음악, 마술, 여행도. 나는 더 많은 여성들이 엔지니어링 분야에 종사하도록 그들에게 영감을 주고 싶고, 자동차 산업계에 지속가능성이라는 가치를 홍보하고 싶다. 그러나 사례를 통해서. 내가 하는 일을 내 자신이 신뢰함으로써. 열심히 일함으로써. 또한 남성이 할 수 있는 그 무엇도, 그들이 할 수 없는 수많은 것도 여성이 할 수 있다는 것을 증명함으로써. 나는 또한 휠스핀과 도넛(레이싱 카 주행 기술) 실력을 키우고 싶다.

포뮬러 E는 이제 두 살 된 아기다. 또 전기 차량만 사용한다. 전기 엔진으로 귀결되는 모든 R&D를 생각해보라! 세계 전체를 이롭게 할 것이다. 따라서 나는 그것을 키우고 지원하고 그것이 강하게 성장하도록 돕고 싶다. 다마고찌처럼 말이다. 일본의 발명품, 다마고찌를 기억하시는지? 우리가 가진 것을 파괴하기란 너무 쉽지만, 그것을 보호하는 데는 커다란 노력이 요구된다. 그러나 우리 인류는 스마트하다. 우리 자신의 세계를 변화시킬 힘을 우리는 가지고 있다. 진보는 수많은 문제를 야기했다. 그렇다면 이제 진보를 활용하여, 문제를 해결할 선진 과학 기술 엔지니어링의 해법을 찾도록 하자.

무언가를 하도록 십 대를 설득하기란 어려운 법. 그저 그것이 멋지다는 걸 그들에게 보여주자. 현재 '엔지니어링'이라는 단어에는 지루한 이미지가 내포되어 있다. 너무 무미건조하고 메마르며 재미없게 들린다. 하지만 이는 사실이 아니다. 엔지니어링은 곧 앱이자 3D 모델링이고, 그래픽이며, 디자인, 컴퓨터 과학이다. 즉, 자기도 모르는 사이에 대부분의 십 대들이 이미 빠져 있는 것들이다.

나는 정규 학교 졸업생이 아니어서, 내가 가지고 있는 자격과 능력은 정확한 의미에서 통상적인 건 아니다. 내가 받은 교육은 은밀한 군사행동 그리고 격투 훈련과 관련된 것이었고, 교육이라면 이것 말고는 더 할 말이 없다. 하지만 나는 다른 모든 이들과 마찬가지로 물리학 법칙들의 지배를 받고 있다. 내 손가락이 내 기타 위를 이동할 때의 속력. 그리고 멋진 2D(고질라 그룹의 보컬리스트)가 자그마한 생쥐를 보면 펄쩍 점프를 하는 방식. 만일 당신이 우리 주변에 있는 숫자와 과정에서 미를 발견할 수 있다면, 나는 당신이 이미 자격과 능력을 갖추었다고 생각한다.

학교는, 엔지니어링이 그저 계산기나 실험실 복장을 한 괴짜들이 아니라는 점을 보다 더 잘 설명하는 법을 찾을 필요가 있다. 엔지니어링은 순수한 창의성이며, 진짜로, 정말로 세계를 변화시킬 당신의 상상력이 유용하게 사용될 곳이다. 이것보다 더 멋진 무언가를 난 생각할 수 없다. 아 참, 고릴라즈는 예외. ■

PHOTOGRAPH: JAGUAR PR

THE JAGUAR COLLECTION 2017

MADE TO PERFORM

Dynamic design. It's at the heart of our cars and in every stitch of the Jaguar Lifestyle Collection. Created for an active day out, this stylish, comfortable range features wardrobe staples for the whole family.

Every item, from our keyrings to our clothing, is crafted to Jaguar standards and features cues from our cars design. From accents of classic Racing Red, to subtle houndstooth patterns inspired by the All-New F-PACE. Meanwhile, kids can discover the joy of Jaguar with the friendly face of our new Cub character, who has a starring role in our All-New Children's Collection.

For more information visit your local Jaguar Retailer or shop online at **Jaguar.com/shop**

THE ART OF PERFORMANCE

The Diary

SPRING/SUMMER 2017

January

보위, 1년 동안

"데이비드 보위는 지난 12개월 동안 많은 시간 나와 함께 있었어요." 재규어 디자인 감독 이안 칼럼의 말이다. "개인적으로도 또 직업적으로도 저는 평생 동안 보위에게서, 무언가 다른 것, 새로운 것을 늘 창조해낼 수 있다는 낙관주의와 신념을 얻었죠."

"이런 질문을 받곤 합니다. '카 디자인은 예술인가요? 아니면 전통적인 의미의 디자인인가요?' 정말 많이 들어요. 답은 '예술'이라고 생각해요. 카 디자인은 조각과 형태에 관한 지식을 필요로 하죠. 또 자유롭게 편견 없이 모든 것을 볼 수 있어야 해요. 그리고 어느 정도는 자아도취도 필요하다고 생각하고요. 작업 대상은 그저 일개 차량, 상품, 지금부터 10년이면 다른 걸로 대체될 무엇일 수도 있죠. 오래된 레고드 판의 주인공인 것처럼 오래도록 귀하게 여겨지는 건 아니죠. 하지만 그럼에도 언제나 다음 레벨에 도달하려고 갈망한답니다. 전에는 가능하지 않으리라고 생각했던 레벨 말이에요."

"보위의 부고 소식을 들었을 때 우리는 재규어에서 한참 I-PACE 콘셉트 개발에 몰두해 있었어요. 전 세계에 그랬던 것처럼, 그 소식은 우리 팀 사람들의 마음에 깊은 울림을 남겼죠."

"보위는 신선하고 새로운 것만이 아니라 멜로디 풍부하고 또 즐길 만한 음악을 만들어내는 재능이 있었어요. 개인적으로는, 그가 기성 질서에 도전했다는 사실보다는 그가 그렇게 도전했던 방식이 그의 삶을 말해준다고 봐요. 그의 음악을 위한 자리를 가슴 한구석에서 찾아낼 필요가 없었어요, 왜냐하면 이미 그 자리는 거기에 있었으니까요. 아름답고 좋고 다른 것이란 실행하기 어려운 것이지만 그게 바로 보위가 한 일이죠. 보위가 남긴 최고의 음악은 행성들의 정렬 같은 느낌으로 다가와요."

1월 5일

CES 2017

2017년, 영감을 줄 무언가를 찾고 있다면 1월 5-8일 라스베가스에서 개최되는 CES(공식적으론 소비자 전자제품 쇼 Consumer Electronics Show)에서 제품을 판매할 예정인 혁신적 공동체에 가입하는 건 어떨까? 재규어도 대회에 처음으로 참가하는데, 여기에는 두 가지 매우 그럴 만한 이유가 있다. I-PACE와 I-TYPE이 네바다 사막에서 각각 데뷔할 예정이라는 것. CES에 관해서 더 알아보려면 이곳을 방문하시길: ***ces.tech***

50주년 기념

"BLOW-UP"

활기 넘쳤던 60년대의 런던은 섹시했고 또 그런 만큼이나 불명예스러웠다. 50년 전 같은 달에 개봉된, 미켈란젤로 안토니오니의 1967년 영화 <블로우 업Blow-Up>은 이 도시의 이러한 이중적인 면모를, 천연덕스럽게 잘 포착했다. 배우 데이비드 헤밍스는 이 영화에서 패션 사진가 데이비드 베일리를 살려냈는데, 그가 연기했던 영화의 주인공은 오늘날에도 여전히 기념할 만하다.

1월 19일

MUSCAT FESTIVAL, OMAN

오만 최대의 문화 이벤트, 무스카트 페스티벌이 17회 행사를 맞는다. 이번 행사의 하이라이트는 이 나라의 생동감 넘치는 창조 산업들이다. 오만의 모든 것을 자축하는 다채롭고 다문화적인 이 페스티벌은, 전국 곳곳에서 열릴 예정이다. 아름다운 나심 가든과 장엄한 아메라트 파크에 포커스를 둔 이벤트들도 있다.

muscat-festival.com

PHOTOGRAPHY: DUFFY ARCHIVE & DAVID BOWIE ARCHIVE™; GETTY IMAGES (3)

February

2월 18일

FORMULA E IN BUENOS AIRES: JUST WATCH OUT FOR NOODLE

일본의 만화책에 등장하는 인물이자 인터넷 밴드 고릴라즈의 창립 멤버인 누들 Noodle은 빠른 전기차에 남다른 관심이 있다. 파나소닉 재규어 레이싱 주자들인 아담 캐롤과 미치 에반스는 2월 18일 부에노스 아이레스에서 자신 I-TYPE 레이싱 카들을 시야에서 놓치지 말아야 한다는 주의를 받았다. FIA 포뮬러 E 챔피언십의 시즌 3이 2016년 10월 개막되었다. 지난 시즌의 극적 레이스에서, 이 아르헨티나의 수도는 관객을 감전시키는 포뮬러 E 챔피언십의 능력을 십분 증명했다. 모든 팀에 같은 엔진이 사용되었는데, 이는 차량들이 가까이에서 달리는 박진감 넘치는 레이스를 보장했다. 한편, 2.44km 구간의 푸에르토 마데로 서킷은 코너, 시칸(좁아지는 도로), 고속/저속 변환점들이 수없이 혼합된 서킷으로, 이 구간 역시 주자와 팬 할 것 없이 모두에게 인기가 높았다. 또한 어떤 젊은 여성 일본 기타리스트에게도 치명적인 매혹으로 다가왔을지도 모른다...

GREAT SCOTLAND YARD HOTEL

그레이트 스코틀랜드 야드는 런던의 한 고전적 랜드마크다. 빅토리아 왕조 시대 메트로폴리탄 경찰들의 고향이었고, 형사들은 이곳에 근거지를 두고 잭 더 리퍼 같은 전문 범죄자들을 조사했다. 현재는 약 1억 1천만 파운드가 넘는 투자를 받아, 벨 에포크 건축 양식의 럭셔리 호텔로 거듭날 준비를 하고 있다. 룸은 총 236개이며, 가장 비싼 룸은 단 하룻밤에 1만 파운드나 된다. 이 리조트는 진정한 런던의 향기를 제공해줄 것이고, 이것 덕택에 당신의 런던 방문은 찰스 디킨스적인 역사에 깊이 스며드는 일이 될 것이다. 셜록 홈스가 늘 다니던, 오래된 곳에서 휴가를 보내길 꿈꾸었다면, 지금 그 실현이 가능하다.

March

3월 23일

ART BASEL, HONG KONG

바젤에 근거를 둔 갤러리 운영자들이 1970년 만든 행사인 아트 바젤은 모던, 동시대 아트를 전시하는 아트 쇼로, 바젤, 마이애미 비치, 홍콩 세 곳에서 진행된다. 각 지역의 쇼는 자신만의 독특한 포맷을 세계에 선보인다. 2013년 데뷔한 이래, 아트 바젤 홍콩은 짧은 시간 안에 아시아 아트 시장의 중심 허브로 자리 잡았다. 3월 23일-25일 동안 40개국 이상에서 온 241개의, 세계의 리더 격 갤러리들이 쇼에 참가해 전시할 예정이며, 그중 29개는 처음 참가하는 갤러리다. 이 행사에 처음 선보이는 또 다른 주인공은 카비네트 섹터로, 개별적으로 큐레이팅 한 갤러리 프로젝트가 그 특징이다. 1인 쇼, 주제가 있는 그룹전, 설치 및 필름 프로그램, 예술사 자료 컬렉션 등을 망라한다. 메인 쇼를 보는 관람객들은 20세기 초반 작품과 오늘날 가장 유명한 동시대 예술가들의 작품을 포함하여 넓은 범위의 모던 아트를 즐길 수 있을 듯하다. 홍콩과 중국에서 참가하는 수많은 갤러리 그리고 점점 더 참가자 수가 증가하고 있는 인도, 한국, 대만의 갤러리는 아트 바젤 홍콩이 새 작품을 가장 먼저 선보이는 행사라는 점을 시사한다. 더 상세한 정보를 보려면, 아트 바젤 사이트를 방문하시길. ***artbasel.com***

WORTH WAITING FOR

60년만에 최초로 만들어진 재규어 XKSS가 3월, 미국의 한 고객에게 전달될 예정이다. 원본 청사진에 정확히 맞게 만들어진, 총 9개의 복제품을 재규어 랜드로버 스페셜 비히클 오퍼레이션 팀에서이 지금 제조하고 있다. 1957년, 재규어는 자동차의 제왕 D-TYPE를(D-Type은 1955년과 1957년 사이 3년간 이어진 르 망 24시 대회에서 우승한 바 있다.) 기초로 해서 한정판 로드 카를 제작하기로 결정한다. 하지만 미국으로 수출될 운명이었던 9개의 차량이 참화慘火에 파괴되면서, 오직 16대의 XKSS만 제작될 수 있었다. 역사는 흘러 2016년 초반 재규어는 이 상실을 보충하며 9대의 "잃어버린" 차량들을 제조하려는 기획에 나선다. 각 차량은 숫자를 부여 받는데, 첫 번째 차의 숫자는 "00"이다. 이 신형 클래식의 가격은 110만 파운드일 전망으로, (보수적으로 가치를 매겨도 각각 1천만 파운드 이상인) 16대의 오리지널 XKSS 차량과 비교하면 완전히 헐값이다.

PHOTOGRAPHY: MAURITIUS IMAGES, ART BASEL, PR

4월 9일

EASTER WEEK, SANTIAGO DE CHILE

독실한 가톨릭 국가인 칠레의 세메나 산타 Semana Santa (부활절 주)는 종교 전통과 현란한 색채의 행렬을 생생히 보여주는 것으로 세계적 명성이 높다. 행사 전에 가서 군중 없는 도시를 탐험하는 이점을 누리시길. 그리고 세메나 산타의 일요일, 유명한 쿠아시모도 행진을 꼭 구경하시길. 이 장관의 행진에는 흰 색, 황금색으로 몸을 감싼 말 탄 남자들이 나오는데, (흰 백합에 싸인) 장식수레에 앉아 있는 목사가 흔히 이들과 함께 등장한다. 도시 전체가 정지하는 주간이며, 크리스트교 최고의 축제를 기대해도 좋다. 현대 칠레의 역동적 활기와 공존하고 있는 남미의 역사와 유산을 완벽하게 재현하는 행사다.

April

4월 24일

TOUR AUTO, PARIS

전통적인 카 이벤트들이 넘쳐나는 드라이빙 시즌이지만, 4월 24일부터 30일까지 진행되는 전설적인 투어 오토는(고급 시계 제조 업체 제니쓰가 후원하는 행사) 그중에서도 가장 오래된 이벤트이다. 1899년 처음 개최된 이 레이스는 원래는 8일 동안 7개의 구간을 질주하는 크로스컨트리 레이스였다. 하지만 지금은 5일 동안 중간 중간에 서킷과 언덕들이 있는 로드에서 진행되며, 시간을 정해놓고 1974년 이전에 나온 고전적 차량의 신뢰도를 시험하는 무대이다. 2017년 행사에서 새로운 것은, 파리에서 시작해 대서양 해안에 위치한 브르타뉴 지역으로 향하는 한 구간. 전통적 모터스포츠 행사 가운데에서도 좀 더 어려운 대회로 널리 인정되고 있는 대회이며, 행사를 조직한 패트릭 피터는 스펙터클한 것과 매력적인 것을 혼합하는 일에서 거장이다.

PHOTOGRAPHY: GETTY IMAGES, MATHIEU BONNEVIE, JULIEN HERGAULT

May

5월 26일

THE 35TH AMERICA'S CUP IN BERMUDA

6대의 60mph 세일링 보트들이 그레이트 버뮤다 사운드로 향한다. 5월, 스포츠 역사상 가장 오래된 트로피를 위한 전투에 참가하기 위해서다. 바로 아메리카 컵이다. 이 보트들은 50ft 포일을 갖춘 신세대 쌍동선들로, 물을 저어간다기보다는 물 위에 떠서 날아간다. 상업용 여객기에 장착된 날개만큼이나 길고 견고한 날개가 동력을 제공하는데, 풍속보다 3배 이상 빨리 달릴 수 있다. 영국 (166년 전 처음 만들어진 이 대회에서 한 번도 우승한 적 없는 나라) 팀을 이끄는 건 랜드로버 바 Land Rover BAR이며, 올림픽 전설 벤 아인슬리 경이 랜드로버와 공동 개발한 보트에서 지휘한다.

June

PHOTOGRAPHY: GETTY IMAGES, HARRY KENNEY HERBERT, ADRIAN SMITH & GORDON GILL ARCHIVE

THE JAGUAR CLUB FOR DISTINGUISHED, FAST GENTLEMEN

최고의 레이싱 카는 딱 그 주자만큼만 좋다. 트랙과 트랙 밖에서 재규어를 드라이빙하는 신 경험을 실제로 했던 위대한 몇몇 주자들 말이다. 1950년대, 재규어 D-TYPE의 운전대를 잡았던 마이크 호쏜의 용기 넘치는 그러나 또 신들린 듯한 드라이빙은 학교 전설과도 같은 것이다. 우리의 새로운 시리즈인 "특출 나게 빠른 신사를 위한 재규어 클럽"에서, 수상경력 있는 다큐멘터리 필름 작가 매니쉬 펜디는 재능 넘쳤던 비극적 인물인 호쏜에 대한 예리하고 감동적인 초상화를 펜으로 써내려가고 있다. 다재다능했지만 자아가 강했던 이 영국 플레이보이는, 자신만큼이나 젊고 재능 있는 젊은이들의 목숨이 모터스포츠에 정기적으로 희생되었던 시대에 살았고 또 드라이브했다. 그의 재능은 희귀해서, 1955년 저주받은 르망 24시 레이스, 그리고 1958년 포뮬러 1 세계 대회에서 그는 우승한다. 한편, 그는 최고의 전성기 때 은퇴해 자기 사업을 할 정도로 대담하기도 했다. 하지만 호쏜은 자신만의 느닷없는 종말을 피할 수 없었다. 1959년 영국의 한 도로에서 그를 태운 재규어가 충돌했던 것. 그를 명성의 자리로 몰고 갔던 트랙들에서 한참 떨어져 있는 도로 위에서였다.

6월 10일

EXPO 2017 IN KAZAKHSTAN

카자흐스탄의 수도 아스타나는 EXPO 2017 개최 도시가 될 예정이다. 이 중앙아시아 국가는 지속 가능한 에너지의 세계 허브가 되려 하고 있다. '미래 에너지'라는 주제로 열리는 이 엑스포는 3개월 간 3백만 명의 관람객을 유치하며, 미래 에너지 분야의 윤곽을 그리려 한다. 이 행사는 100개가 넘는 국가들에서 세계의 최고 권력자들 그리고 가장 혁신적인 사상가들을 불러들일 것으로 예상된다. 이 엑스포는 아스타나 중심부에 있는 170 헥타르가 넘는 지역에 걸쳐 있는, 특별히 디자인된 컴플렉스에서 개최될 예정인데, 그 안에는 '애드리안 스미쓰+고든 길 건축'이 디자인한 25 헥타르 규모의 전시 센터가 포함되어 있다. 행사 마지막에, 포럼이 미래의 합리적이고 경제적인 에너지 활용을 위해 각 정부들을 인도할 가치와 원칙 선언문이 채택될 전망이다.

THE BEST POSSIBLE SOUND, WHEREVER YOU ARE

MADE IN BRITAIN

At Meridian, we craft tailored audio systems that deliver unparalleled emotional experiences.

That's why we're the sole audio partner for Jaguar Land Rover. It is also why we've been awarded the accolade of 'Best In-Car Audio System' by *AUTOMOBILE* magazine.

If you're looking for audio perfection, **then look no further.**

meridian-audio.com

MERIDIAN

JAGUAR
I-PACE

THE SHOCK OF THE NEW

2018년 출시 예정인 I-PACE 컨셉트는 재규어의 새로운
5인승 스포츠카다. 이 신 모델은 혁신적인 퍼포먼스 SUV 전기차다.

CONCEPT

I-PACE 컨셉트는 대담하고, 용기 있고, 아름답다. 지금 예약 가능한 2018년 출시 예정인 재규어의 첫 번째 배터리 전기차이자 5인승 스포츠카를 미리 살펴보자.

I-PACE 컨셉트는 빠르게 변화하는 세계를 위해 제작된 재규어의 첫 번째 배터리 전기차, 줄여서 BEV(Battery Electric Vehicle)이다. BEV. 앞으로 우리 모두가 곧 익숙해질 용어다.
I-PACE 컨 셉트는 상시사륜구동과 스포츠카 엑셀을 위한 두 개의 전기 모터 덕분에 완전히 새로운 차량 설계를 사용한다. 차량의 낮은 부위에 배터리 팩이 탑재되는데, 이는 곧 탁월한 핸들링을, 그리고 넓고 조명이 들어오는 실내공간을 의미한다. 콤팩트한 전기차 구성을 최대한 살린 꾸밈새다. 공기역학 효율성에 대한 고집스러운 집중 그리고 실제적 기능성에 대한 고집스러운 전념은, I-PACE 콘셉트의 최종 버전의 출력 범위가 500km 이상일 것이라는 점, 그래서 평균 사용자라면 일주일에 한 번만 재충전하면 된다는 점을 의미한다. →

I-PACE

EXTERIOR DESIGN

수퍼카의 실루엣과 모양새 그리고 SUV의 공간과 능력을 갖춘 I-PACE 컨셉트는 21세기 가족들에게 완전히 새로운 경험을 약속한다.

I-PACE 컨셉트 같은 재규어 차는 이제껏 역사에 없었다. 콤팩트한 전기 동력전달장치 덕분에 가능했는데, 이안 칼럼이 이끄는 재규어의 디자인 팀은 I-PACE 콘셉트에 '중형-캐빈' 외관을 조형했다. 이런 형태는 보통 제임스 본드 영화에 등장하는 재규어 C-X75 같은, 중앙에 엔진이 달린 수퍼카들의 형태였었다. 그러나 I-PACE 콘셉트는 그저 아름다운 게 아니라 똑똑하기까지 하다. 스포츠 카로서는 이례적인 효율성으로 대기를 따라 미끄러지는데(공기저항계수가 불과 0.29Cd 다) 플러시 도어 핸들과 같은 디테일, 그리고 사용되지않을 때는 닫히는 삽입된 냉각장치, 속도를 내면 드래그를 감소하려고 낮추어지는 차체 같은 역동적인 공기역학적 특징들 덕분이다. I-PACE의 후미는(공기역학적 주행에 중요한데) 가장 선진적인 컴퓨터 모델링을 활용해 개발되었다. →

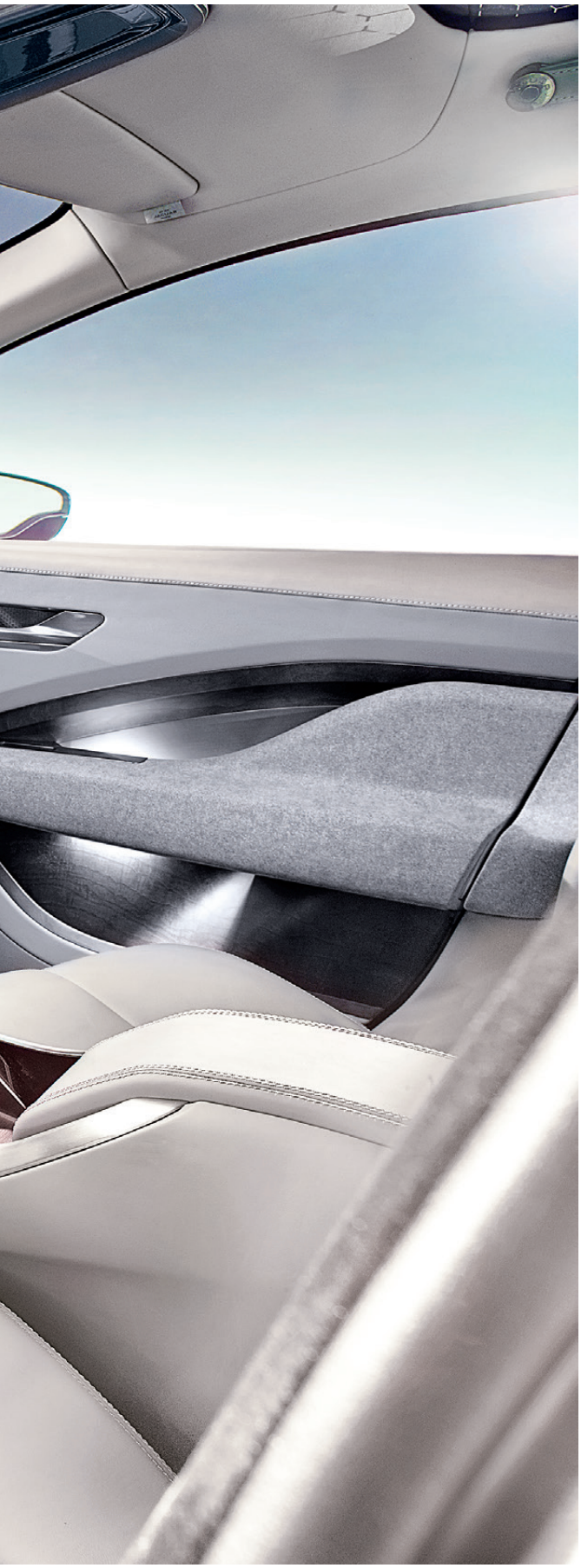
ENGINEERING

I-PACE 콘셉트는 최고출력 400마력, 최대토크 71.4kg.m의 퍼포먼스를 자랑하는 2개의 효율적인 전기 모터가 특징이다. 이는 곧 4초대 제로백(0-60mph) 기록이다.

FIA 포뮬러 E 세계 챔피언십에 재규어 레이싱을 참가하게 한 동일한 열정으로, 재규어 엔지니어들은 신형 I-PACE 컨셉트에 맞는 고유한 전기 동력전달장치를 개발했다. 이 차량의 핵심부에 있는 건 두 개의 콤팩트하고 효율적인, 동시에 움직이는 영구 자석 모터. 이들은 또 하나의 신선한 재규어 식 사고방식의 산물인 리듐-이온 배터리 팩에서 자신들의 파워를 얻는데, 이 배터리 팩은 최신의 파우치 전지 기술을 활용한다. 90kWh의 전력을 지닌 이 팩은 이동중인 I-PACE 콘셉트의 중력 중심을 지표면 가까이 이동할 수 있게 할 정도로 낮게 탑재된다. 전형적인 재규어 더블 위쉬본 프론트 서스팬션 그리고 인테그럴 링크 리어 서스펜션과 결합된 로우 CoG 덕분에, I-PACE 콘셉트는 재규어 드라이버에게 친숙한 것 이상의 경험을 제공한다. →

JAGUAR
I-PACE

CHARGE
100
%
TIME LEFT
0hr 00min
FINISH AT
19:10
CHARGED



INTERIOR DESIGN

I-PACE 컨셉트의 실내는 말끔하며 차분하다. 그럼에도 재규어 특유의 역동성을 자랑한다.

I-PACE 컨셉트의 속 이야기는 대비에 관한 이야기다. 디지털 시대를 위한 차량으로, 멀티 스크린, 디지털 컨트롤/계기로 구성된 '플라이트덱(조종실)'을 갖추고 있다. 상상하겠지만, I-PACE 컨셉트 내부의 운전석은 훤히 뚫린 전면 시야 그리고 가슴 설레게 하는 주행 경험을 보장한다. 동급 차량으로서는 예외적인 실내 공간을 제공하는 I-PACE 컨셉트는 파라노마 글라스 루프 덕분에 빛에 흠뻑 적셔지기도 한다. 직물과 가죽, 유리 그리고 마감재로 쓰인 금속세공품은 현대적 럭셔리 분위기를 자아낸다. 통 모양의 로터리 컨트롤과 전통에 영감을 받은 시트의 모노그램 같은 디테일도 강조점이다. →

JAGUAR

DRIVING ELECTRIC

500km 이상의 주행 범위, 그리고 50kW DC 급속충전기로 단 90분 안에 80%까지 재충전하는 능력을 겸비한 I-PACE컨셉트는 단지 실용적인 차가 아니다.

전통적인 피스톤 엔진에 대한 한 세기 이상의 도그마로부터 해방된다면, 5명이 함께 이동할 수 있는 새로운 방식이 나타난다. 피스톤 엔진도, 달린 부속물도 없기 때문에, 사람을 위한 공간은 더 넓어진다. I-PACE 컨셉트의 날씬하고 극단적으로 콤팩트한 드라이브 트레인 덕분에 걸림돌 없는 거의 완벽하게 평평한 실내 바닥이 가능해졌다. 차량의 콤팩트한 전체 길이에 짐을 실을 수 있는 넓은 공간이 있음에도 불구하고, 뒷좌석은 놀라울 만큼 넓고, 발을 뻗을 수 있는 공간이 함께 한다. 적재 공간 역시 이례적인데, 이를테면 뒷좌석 아래 더 넓어진 공간과 앞 좌석 사이의 공간이 그렇다. 보통 이곳은 피스톤 엔진 차량의 기계부품들이 차지했던 곳이다. →

IAN CALLUM

“카 디자이너들은 미드-캐빈 실루엣 쪽으로 기울어지기 마련”이라고 디자인 감독 이안 칼럼은 말한다. “그래서 내가 가장 좋아하는 재규어가 C-X75이고, I-PACE 컨셉트에 C-X75가 많이 반영된 이유도 그러하다.”

1999년부터 재규어 디자인 총괄인 이안 칼럼은 I-PACE 컨셉트 덕분에 회춘하고 있다고 고백한다. 그는 I-PACE 컨셉트를 “재규어의 디자인을 한 단계 업그레이드할 완전히 새로운 차량”이라고, 또 이 모델이 “규칙 없이” 디자인되고 있다고 말한다.

차량의 아이콘인 미드-캐빈 외형은 그가 오래도록 심취해 있던 것. “뒷바퀴가 감당해야 할 무게를 없앨 때, 자동차는 가장 멋지게 보이는 법이죠. 그것이 바로 우리가 쿠페를 좋아하는 이유예요. 하지만 1960년대 차체 중앙에 엔진이 달린 차량들의 등장으로 디자이너들은 눈에 잡히는 캐빈 무게를 좀 더 앞으로 나아가게 할 수 있었죠.” “I-PACE 콘셉트는 역사상 최초의 엔진 없는 재규어이고 그래서 우리는 양쪽 바퀴 사이에 캐빈을 놓을 수 있는 기회를 잡았던 거죠. 사실 이 프로젝트를 통해서 우리가 점프했다는 느낌이 들어요. 이것은, 믿을 수 없을 만큼 흥분되는 미래 카 디자인으로 향하는 재규어의 첫 번째 점프인 셈이죠.” ■

지금 바로 예약하세요
www.jaguar.com/i-pace

JAGUAR
Panasonic
JAGUAR
JAGUAR
JAGUAR

ALL CHARGED UP

재규어의 전기 자동차화를 이끌고 있는 I-타입 레이싱 카와 함께 포뮬러 E에 관해 보다 더 잘 알아볼 때다. 대회 공식 호스트 프리젠터이자 피트레인 리포터인 니키 쉴즈가 여러분을 안내한다.

재규어는 지난 해 홍콩의 도로에서 열린 세계 챔피언십 모토 레이싱에 다시 출전했다. (반대편) 드라이버 아담 캐롤 (오른쪽 아래)이 I-타입을 안전하게 데뷔시켰다. 니키 쉴즈 (왼쪽 아래)가 이 모든 것을 리포트하려 그곳을 찾았다.

빅 뱅의 대폭발처럼 터지며 포뮬러 E가 출현한 것은 2014년 9월이었다. 이 스포츠 대회가 세계 미디어의 헤드라인을 처음으로 장식한 건 첫 레이스의 마지막 코너 돌 때였다. 전 F1 참가자 닉 헤드펠드 그리고 네 차례의 F1 세계 챔피언인 알랭의 아들 니코 프로스트가 우승을 향한 격돌에서 충돌했던 것. 헤드필드는 처음에는 급회전하더니, 곧 180도 돌며 트랙을 벗어났다. 다친 이는 없었지만 차량은 장벽 쪽으로 밀려가 뒤집혔다. 이 첫 번째 레이스 이후, FIA 포뮬러 E 챔피언십은 여러 차례 전 세계 미디어에 오르락내리락 했고, 세계에서 가장 훌륭하고 기이하며 가장 진보적인 몇몇 도시의 거리에서 레이스를 펼쳤다. 하지만 정확히 무엇이 포뮬러 E일까? 왜 재규어는 12년간의 레이싱 불참 기록을 깨고, 전통적 모토 스포츠 규정집을 무시하며, 모든 것을 전기로 움직이는, 테크놀로지 중심의, 이 대안적 챔피언십에 참여하기로 결정한 것일까? 기후변화를 핵심 사안으로 여기는 레이싱은 정말로 세계를 변화시킬 수 있는 걸까?

2014년 여름, 첫 번째 포뮬러 E 테스트를 위해 난 프랑스로 향했다. 그때, 결과가 어떻게 나올지는 아무도 알지 못 했다. 서류 상으론 전망이 밝아 보였다. 빠르고 강력하고 인상 깊은 외관의 전기 레이싱 차량 20대, 최고의 레이싱 주자들이 포함된 10개 팀이라고 적혀 있었으니 말이다. 이런 강렬한 드라마에 추가되는 강렬한 요소가 있었다. 포뮬러 E '주말' 레이스가 사실상 오직 하루 동안에 진행될 예정이라는 점이었다. 이는 연습 세션이 두 개 있음을 뜻했다. 예선과 50분의 본선, 그리고 점심 시간의 모의 훈련 장치를 통한 가상 레이스. 지속가능성과 테크놀로지에 대한 열정을 지닌 자칭 과학 오타쿠, 하지만 또한 석유를 늘 사용하는 가정에서 자라난 내가 보기에, 포뮬러 E는 완벽한 하이브리드처럼 보였다. 하지만, 이 대회는 정말로 감동을 줄 수 있을까?

#FANBOOST소 개

각 레이스가 시작되기 전 12일 동안 (시작 전 6분 전까지) 포뮬러 E 팬들은 트위트나 온라인을 통해서 자신이 가장 좋아하는 주자에게 투표할 수 있다. (#FanBoost). 가장 많은 표를 얻은 세 명의 주자는, 레이스의 두 번째 파트에서 사용할 수 있는 5초를 추가로 얻게 된다. 재규어의 주자인 아담 캐롤과 미치 에반스에게 투표하는 법을 알아보려면, 'Jaguar Racing Get Involved'로 검색하시길.

불쾌한 기억은 언제나 가장 잘 기억되는 것 중 하나다. 시즌 1은 우루과이의 푼타 델 에스테에서 진행되었는데, 트랙은 해안가에 나 있었다. 그런데 예기치 못한 폭풍이 피트 레인을 강으로 만들어버렸다. 하지만 재미나게도 차량들은 28kwh 배터리로 충전되는 생기 있는 차량들이었다. 같은 해 조금 더 늦게 모스크바에서 진행된 시즌에서는, 각 차고 중간에 램프 기둥들이 있었는데, 그 주위로 레이싱 카를 조정하기는 쉽지 않았다. 또한 파리의 도로들은 레이스 시작 전 밤이 되기까지는 통제되지 않았는데, 피트 레인이 곧 대중교통 도로여서 레이싱 카들은 버스, 자가용, 자전거들과 같은 도로를 달려야 했다.

하지만 2년 반이 지나, 이제 시즌 3을 맞고 있는 포뮬러 E는 애초 약속했던 것 이상을 실행에 옮겼다. 당신이 이 시즌들을 모두 보아 왔다면, 이 대회가 차량들이 서로 바짝 따라붙는 가장 경쟁력 높은 레이싱 시리즈 중 하나라는 사실을 부인하기 어려울 것이다. 이 차량들이 낮은 공기역학 제어력을 보이는 차량들이기 때문인데, 엄청나게 높은 공기역학 제어력이 근접 주행을 불가능하게 했던 F1 대회와는 완전히 상반되는 양상이다. 만일 잘 이해가 되지 않는다면 다음의 사실에 주목해 보시길. 포뮬러 E 시즌 1과 시즌2 의 우승자는 브라질인 넬슨 피켓 주니어와 스위스인 세바스티엥 부에미였는데, 두 사람 모두 단 2점 차로 승리했다는 사실 말이다. 중국에서의 드라마틱했던 첫 레이스에 이어진 시즌 1 중 부에노스 아이레스에서의 레이스는 포뮬러 E 대회의 재미를 한 층 더 잘 보여준 시간이었다. 부에미는 제 때 출발했지만 서스펜션 고장으로 레이싱을 포기하는데, 그 뒤를 이어 선두에 오른 브라질인 루카스 디 그라씨 역시 같은 문제를 일으켰다. 그러자 선두를 차지하려는 세 명의 주자가 각축을 벌이게 된다. 하지만 타임 패널티로 레이스에서 빠져 있으면서 에너지를 비축한 또 다른 주자인 안토니오 펠릭스 다 코스타가 10랩 안에 이들을 따돌리며, 포뮬러에서 첫 승리를 거머쥐게 된다. 같은 해 시간이 더 지나, 피켓 주니어가 롱 비치 레이스에서 우승하는데, 이는 그의 부친이 F1에서 성취했던 것을 35년 만에 고스란히 성취한 것이었다. 이 사건은 모토 스포츠 역사에도, 피켓 가족으로서도 특별한 순간이었다. 연단에서 인터뷰하며 피켓의 기쁨과 흥분을 전달하는 일은 특별했다.

포뮬러 E의 원년은 2012년이다. 당시 은행가 출신의 정치인이자 환경 개척가인 알레한드로 아가그가 처음으로 전기 차 레이싱 시리즈를 제안함에 따라 시작되었다. 전기 차 레이싱이 휘발유와 경유에 대한 자극적이면서도 현실적인 대안인 전기를 활성화하고, 배터리 전기 차량의 개발을 촉진할 것이라는 전망과 함께였다. 비록 차량 디자인은 시작 단계에 있었지만, 아가그는 발 빠르게 움직였다. 곧이어 FIA 회장 장 토드로부터 탄소 배출량 감축을 중심에 두는 새 챔피언십에 관하여 승인을 얻어냈다. 프레드릭 바쉐(지금은 르노 자동차의 F1 팀 감독)가 업계 최고의 역량들을 동원하고, '스파크 레이싱 테크놀로지 컨소시움'을 통해서 최초의 1인용 전기 레이싱 카를 제조하는 미션에 투입되었다. 전기 내연기관을 제공한 건 맥라렌 McLaren (P1수퍼카)이었다. 섀시는 달라라(Haas F1 team에 섀시를 제공했던)가, 5개의 스피드 기어박스는 영국의 대회 전문 기업인 휴랜드가 제공했다. F1의 전설인 윌리암스는 차량에 에너지를 공급하는 150 리튬 이온 배터리 셀을 (300개의 노트북 또는 4000개의 휴대폰 배터리에 상당) 디자인했다. →

PHOTOGRAPHY: SPACESUIT/LAT

SEASON 3
RACE CALENDAR

Race 1: 2016년 10월 9일
홍콩

Race 2: 2016년 11월 12일
마라케시

Race 3: 2017년 2월 18일
부에노스 아이레스

Race 4: 2017년 4월 1일
멕시코 시티

Race 5: 2017년 5월 13일
모나코

Race 6: 2017년 5월 20일
파리

Race 7: 2017년 6월 10일
베를린

Race 8: 2017년 7월 1일
브뤼셀

Races 9 and 10:
2017년 7월 15일과 16일
뉴욕

Races 11 and 12:
2017년 7월 29일과 30일
몬트리올

JAGUAR
Julius Bär
Panasonic
JAGUAR
JAGUAR

JAGUAR
MICHELIN

팀 별 주자
THE DRIVERS

파나소닉 재규어 레이서
아담 캐롤(26/10/82) 북아일랜드 태생인 34세의 아담 캐롤은 바-혼다BAR-Honda의 F1 테스팅을 포함한 풍부한 경력으로 유명하다. 또한 아담은 인디카스 IndyCar와 DTM에도 출전했고, F1-피더 시리즈 GP2에서 최소 5회 우승했으며, 2009 A1GP 우승자이다.

미치 에반스(24/6/94) 미치 에반스는 F1의 전설 마크 베버의 제자로, 이제 갓 22세다. 고향인 뉴질랜드에서 6세에 카트 레이싱을 시작했다. 16세에 뉴질랜드 그랑프리에서 우승했고, 두 해 뒤 GP3 타이틀을 거머쥐었다. 또한 GP2에도 출전해 우승했다.

ABT 셰플러 아우디 스포츠
루카스 디 그라씨(11/08/84) 브라질
다니엘 앱트(3/12/92) 독일

MS 알민 안드레티
로빈 프린스(7/8/91) 네덜란드
안토니오 펠릭스 다 코스타(31/8/91) 포르투갈

DS 버진 레이싱
샘 버드(9/1/87) 영국
호세 마리아 로페즈(26/4/83) 아르헨티나

파라데이 퓨쳐 드레곤 레이싱
제롬 담브로시아(27/12/85) 벨기에
로익 뒤발(12/6/82) 프랑스

마힌드라 레이싱
닉 하이드펠드Heidfeld(10/5/77) 독일
펠릭스 로센크비스트(7/11/91) 스웨덴

넥스트에브 니오
넬슨 피켓 주니어(25/7/85) 브라질
올리버 터비(1/4/87) 영국

르노 e.dams
니코 프로스트(18/8/81) 프랑스
세바스티엔 부에미(31/10/88) 스위스

티치타
장-에릭 베른(25/04/90) 프랑스
마 칭 화(25/12/87) 중국

벤츄리
스테판 사라진(2/11/75) 프랑스
마로 엥겔(27/8/85) 독일

재규어의 재간둥이 영스타
미치 에반스(왼쪽)는 해시태그
#fanboost에서 이미 히트를 쳤다.

이 작업이 눈부신 공동작업이었다는 사실이 드러났다. 최대전력 200Kw (270bhp에 상당), 900Kg 이하의 무게를 갖춘 포뮬러 E 카는 3초 이내에 60mph에 도달할 수 있고, 세계 최첨단의 하이퍼카만큼이나 빠른 속도를 냈다. 이 대회를 세우고 운영하며 또 비용을 절감하고자, 열 팀 모두 시즌 1에서는 똑같은 차량으로 달렸다. 그 결과 대회의 경쟁력이 즉시 확보되었다. 시즌 2를 진행할 무렵 포뮬러 E는 공개 대회로 전환하는 여정을 시작한다. 제조회사들은 배터리 외 다른 부품들, 즉 내연기관, 기어 박스, 배터리 인버터, 후방 서스펜션등의도 개발하도록 허가 받았다. 2015년 시즌 2가 열렸던 베이징에서, 정교한 르노 e.Dams 차량들은 훌륭해 보였고, 우뚝 솟아 빛났던 인물은 바로 부에미였다. 그는 안쪽 차선을 차지함으로써 최다 승점을 얻었고, 최고 속도의 랩 드라이빙 기록을 세우며 승리를 거머쥔 첫 번째 포뮬러 E 주자가 되었다. 우리가 사랑했던 포뮬러 E의 경합성은 끝난 것처럼 보였다. 부에미에게는 불행한 일이지만 그것이 현실은 아니라는 점이 또 드러났다.

8개월 뒤, 런던에서의 마지막 레이스에서 부에미와 그의 오래된 라이벌인 루카스 디 그라씨가 동점을 기록했다. 조명이 꺼졌는데, 두 차량이 턴 3을 향해 속도를 낼 때, 디 그라씨가 브레이크를 늦게 밟아 부에미의 후미에 부딪히고 말았다. 상황이 꼬인 건 이 순간이었다. 시즌 5에서 장기 지속 배터리라는 차세대 모델이 출시되기 전까지, 주자들은 각기 차량 2대를 가지고 레이스 중간에 갈아타야 했다. 사고 직후, 부에미와 디 그라씨는 간신히 몸을 이끌고 와 두 번째 차량으로 바꾸어 탔다. 하지만 어느 한 차량만으론 둘 중 누구도 레이스에서 승리할 수는 없었고, 결국 속도 대결을 통해 승자를 가리기로 했다. 한 랩을 가장 빨리 도는 사람이 2포인트를 가져가기로 했다. 트랙 정리를 고통스럽게 기다린 후 시작된 최종대결에서 부에미가 승리했다. 그는 두 주자와 팀이 모두 이겼다고 했다.

시즌 3은 10월 홍콩의 새로운 트랙에서 시작되었다. 센트럴 하버에서 센트럴 스타 부두, 시청 등의 랜드마크를 지나가는 이 트랙은 레이싱 역사상 가장 경이로운 경합장 중 하나가 되어야 했다. 이곳 다음은 마라케시로 예정되어 있다. (이미 말했지만, 우리는 세계에서 가장 멋진 도시들을 방문했다.) 시즌 3은 2월 부에노스 아이레스에서 재개된다.

나는 정말로 레이싱을 사랑한다. 어서 빨리 트랙으로 돌아가고 싶다. 하지만, 포뮬러 E의 진짜 미션, 즉 전기 차의 이미지를 다시 만들어내고, 관련 테크놀로지를 개발하며 전기 차를 널리 보급시키겠다는 미션을 잊지 않았으면 한다. 말할 것도 없지만, 전기 차는 신차 개발의 중심에 있고, 판매량 또한 기하급수적으로 증가하고 있다. 플러그 인 전기 차량의 전 세계 판매 누계가 2016년 5월, 150 만 대를 넘어섰다. 대회 참가를 발표했을 때 재규어는 이 레이스 프로그램이 로드용 전기 차량의 개발을 한층 더 촉진시켜야 한다는 점을 명백히 밝혔지만, 내 생각엔, 그 개발이 이처럼 빠른 시일에 되리라고는 아무도 상상하지 못했을 것이다. 하지만 I-PACE 콘셉트의 공개는, 2014년 베이징에서의 그 드라마틱한 날 우리 모두가 생각했던 바를 재확인시켜주었다. 즉, 포뮬러 E 대회가 팬들을 흥분시키는 힘뿐만 아니라 자동차에 관한 우리의 사고방식을 완전히 바꾸는 힘도 가졌다는 점 말이다. →

E-STREET FIGHTERS

소형 차량치고 재규어 I-타입은 높은 수준의 기대를 몰고 다닌다. GQ의 **제이슨 바로우**가 확인한 것처럼, 이 차량은 재규어를 연단에 다시 오르게 했을 뿐만 아니라 I-PACE로 시작하는 재규어 전기 차 신세대 전체에 영감을 주었다.

재규어는 자동차 역사상 인간의 마음을 가장 설레게 했던 몇몇 내연기관을 만들어냈다. 하지만 지금 재규어는 새로운 전기차라는 혁신적 미션에 착수하고 있다. 또한 빠르게 진화 중인 포뮬러 E 세계 전기 차 레이싱 대회에 참가하고 있는데, 이것만큼 이 미션을 분명히 홍보하는 방법도 없을 것이다. 그들의 생각으론 그렇다.

"포뮬러 E는 도시에 사는 관객들이 가까이서 관람하는 경쟁력 높은 레이싱이지만, 동시에 혁신적인 대회죠. 대회는 EV 테크놀로지를 발전시키는가 하면, 전기차에 대한 인식 자체를 바꾸는 데 일조하고 있어요." 파나소닉 재규어 레이싱 회장 거드 매우서의 말이다. "전기화가 바로 미래입니다." 재규어의 그룹 엔지니어링 감독 닉 로저스가 덧붙이는 말이다.

팀 감독인 제임스 바클레이의 어깨에는 재규어의 새로운 숙제를 손수 풀어야 하는 책임이 주어졌다. 팀 전체가 각 레이스마다 최적의 건강 상태로 임하도록 해야 하고, 전략을 세워 지휘해야 한다. "우리는 얼마 동안 모터스포츠로 돌아가는 길을 찾아왔어요. 하지만 그래야 하는 데는 그만한 이유가 있었죠." 바클레이의 말이다. "포뮬러 E는 흥미진진한 챔피언십이 될 거예요. 또 EV 테크놀로지를 증명하는 훌륭한 무대가 될 겁니다. 우리는 참가 전에 만반의 준비를 다 갖추어서 우리의 운명을 우리 스스로 통제하길 원했어요. 스포츠 카 프로그램을 수행하려면 대담해야 하지만, 이것은 더욱 대담한 뉴 테크놀로지로 진입하는 프로그램이죠. 우리는 이 분야의 리더가 되길 원하고 있어요."

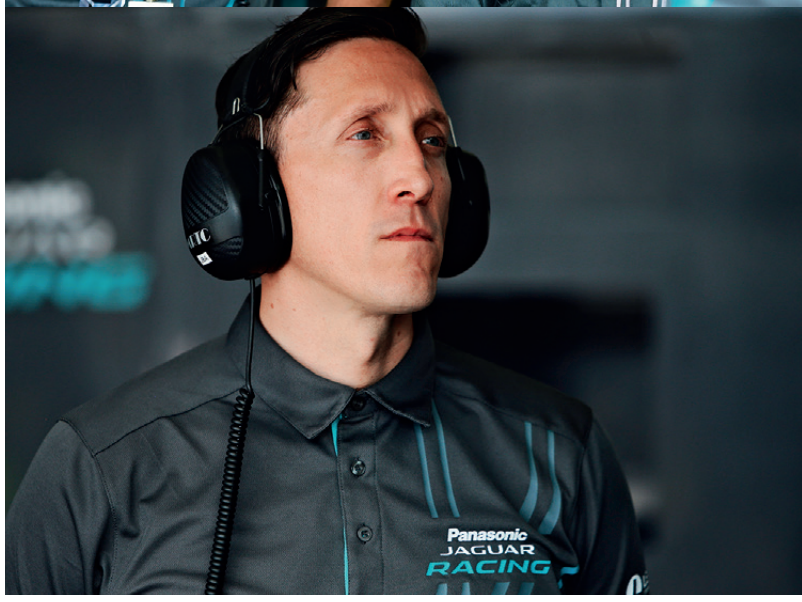
목적 달성을 위해, 팀은 윌리엄즈 어드밴스드 엔지니어링(WAE)을 테크니컬 파트너로 지정했다. 이 대담한 레이싱 프로젝트에 참여한 몇 안 되는 베테랑 중 하나인 윌리엄즈는 2014년 이 시리즈가 탄생한 이래 시리즈에 참가하는 전 차량에 배터리를 공급하고 있다. 물론 윌리엄즈는 포뮬러 1의 최고 귀족이지만 F1의 과학을 마스터하는 과정은 다른 산업들과 분야에서의 관련 능력 증대로 이어졌다. F1은 근본적으로는 2주 동안 문제를 해결하는 압력 밥솥이다. 가벼운 하이테크 자재에 포커스를 두고, 다채로운 스핀오프를 선보인다.

"윌리엄즈는 모터스포츠 안에 있기를 원합니다. 우리는 모터스포츠 중에서도 가장 테크닉 선도적이고 도전적인 부분에 있고자 합니다." WAE의 기술 감독 폴 맥나마라의 설명이다. "에너지 효율성 높은 주행력. 바로 이것이 엔지니어링 기업으로서의 우리의 만트라에요. 도로에서의 높은 주행력과 힘, 높은 저장능력 배터리를 우리는 실제로 만들어내고 있고요. 포뮬러 E는 이 테크놀로지를 평가할 훌륭한 플랫폼을 제공해요. 레이스 트랙은 매우 선명하고 적절한 테스트 장치인 셈이죠. 우리는 경계를 확장할 수 있을 겁니다."

그 트랙들은 또 얼마나 대단한가. 포뮬러 E가 선정한 도시는(스릴 넘치는 새로운 시즌을 위한 장소인 홍콩, 마라케시, 뉴욕, 그리고 모나코, 몬트리올 등) 단순히 새로운 엔터테인먼트 용 장소가 아니라, 지속가능성이 필요함을 강조하기 위한 장치이기도 하다. 포뮬러 E는 지역 전력망에 의존해 레이싱 차량을 충전할 수 없음을 알고 있었고, 그래서 대개는 바다 →

PHOTOGRAPHY: SPACESUIT, LAT

"이것은 뉴 테크놀로지로의
진입이죠. 우리는
이 분야의 리더가 되길
원하고 있어요."



거드 매우서(왼쪽 위) 파나소닉 재규어 레이싱 회장과 레이서 미치 에반스 (오른쪽 위), 그리고 제임스 바클레이 (아래) 팀 감독은 팀의 데뷔에 주의를 기울이고 있다.

조류에서 추출한 글리세린 바이오디젤 연료로 발전하는, 개조된 큐민 디젤 발전기를 준비했다. 이 발전기와 케이블, 컨트롤 박스가 세 개의 컨테이너에 담겨 세계를 돌며 대회와 함께 한다. 총 20개의 레이싱 카를 충전하는 데 필요한 에너지 이상을 생산해내며.

메인스트림 차량에서의 e-전력 공급 원활은 곧 적용 범위와 같은 걱정들의 말끔한 해결과, 가능한 한 이것이 완벽한 에너지원이 되는 것을 의미한다. 이 전기 스포츠는 시끄러운 내연기관에 친숙한 모터스포츠 팬들 사이에서 신뢰를 얻으려 애쓰고 있는 형편이지만, 재규어에게 포뮬러 E의 가치는 이미 자명하다. 이 대회는 단지 오락으로서의 모토 레이싱이 아니며, 회사 전반의 에토스인 '혁신을 향해 달려라'의 일부분인 것.

데이터 획득은 또 다른 핵심 영역이다. 포뮬러 E 대회의 한 경기 동안, 각 배터리는 하루에 약 1GB의 데이터를 기록한다. 또한 1초당 최대 1000회까지, 500 개 채널의 데이터를 기록할 수 있다. 보다 대중적인 정보는 이러하다. 각 배터리 셀은 25배가 넘는 에너지를 비축하며, 휴대폰보다 400배 넘는 전력을 공급할 수 있다. 또한 배터리들은 한 대의 스마트폰을 4745일 연속 충전할 만큼의 전력을 보유하며, 보통의 AA 알칼라인 배터리 1만개 만큼의 에너지를 가지고 있다.

"내연 기관에 대해 우리가 알고 있는 많은 것은 과거에 속해 있어요. 당신은 당신의 선조들이 해놓은 작업을 이어 만들어가고 있는 거죠." 맥나마라의 말이다. "배터리에 관한 한, 우리는 현재 거친 서부의 황야에 있는 셈이에요. 어떻게 하면 그것을 멋진 것으로 만들 수 있을지, 그 셀들 안에서 정확히 무슨 일이 일어나는지, 지금 우리는 거대한 질문을 던지고 있죠... 매우 어려운 영역이고, 나온 해답은 그리 많지 않아요."

포뮬러 E 대회용 재규어의 연구 감독 리처드 데벤포트는, 전기화에서의 티핑 포인트가 임박했다고 확신하는데, 맥나마라가 이야기한 주제를 그 역시 꺼낸다. "모터스포츠는 혁신을 이끌어냅니다. 언제나 그랬죠. 우리에겐 전기차와 관련해 해를 넘어 축적된 경험이 없어요. 내연기관이라면 120년의 발전 기간이 있었죠. 여러분은 어서 진전시키라고 반복해서 말하지만요. 저는 이곳에서 진행되는 바를 고스란히 재규어에 보내어 적용하고 있어요. 연말까지 기다려 리포트를 쓰지는 않아요. 지금 할 만한 가치가 있으면, 당장 내일 아침 전화를 걸죠."

"현재 이 테크놀로지는 상당히 빠른 속도로 발전하고 있어요. 2000년대 첫 10년의 초반, 당시 진행되고 있던 업그레이드들을 스마트폰이 바꾸었던 걸 기억하실 텐데, 지금 전기차에서 그 같은 일이 벌어지고 있어요.

최대 효율성을 내는 배터리 범위가 정해지는 순간이 곧 올 거예요. 그러면 적용 범위 관련 걱정은 사라질 겁니다. 그리고 포커스는 주행, 무게 감소 쪽으로 바뀌게 될 거예요. 앞으로 몇 년 간은, 장담컨대, 흥미진진할 겁니다."

하지만 궁극적으로 이건 레이싱 시리즈이고, 그렇다면 결국 변수들이 어떠하든 전술로써 서로를 제치려 하는 20명의 검투사들이 관건이다. "주자들이야 차량 안에서 매우 바쁘죠." 팀 보스 제임스 바클레이의 말이다. "그들은 자신들의 에너지 목표를 달성하면서도 동시에 최대한 속도를 내야 해요. 이것이야말로 이 챔피언십의 진정한 묘기죠.

올해엔 '리젠regen'이 더 많아요. 또 에너지를 재생산하면서 빠른 속도를 내는 게 어렵죠. 뒷바퀴 축에서 끌어당기는 힘이 전보다 더 크거든요. 뒤쪽에 브레이크 비율이 너무 많은 것과도 비슷해요. 효율적인 모드로는 세 가지 모드가 있습니다. 올라가서 내려가거나, 브레이크 상태에서 에너지를 얻거나, 또는 패들을 당겨 리젠을 가동하거나. 울퉁불퉁한 트랙에서 달리며, 또 따라잡거나 방어하면서 레이서는 최고의 테크닉을 개발해야 하는 거죠."

전기화. 혁신적. 경쟁적. 포뮬러 E는 이 세 단어로 요약된다.

PHOTOGRAPHY: SPACESUIT, LAT

포뮬러 E 주행하기: 2년 전, 작가 **제이슨 바로우**는 초기 포뮬러 E 원형 중 하나를 가지고 단독으로 주행해보았다. 꽉 잡아라!

아무래도, 이건 좀 이상하다. 여느 모던 레이싱 카와 마찬가지로, 고정 벨트, 헬멧, HANS 장치, 그리고 주행자를 보호하는 운전석은 폐쇄공포감부터 먼저 안겨 준다. 물리적 운동은 엄격히 제약된다. 하지만 포뮬러 E에서, 이 기이한 느낌은 또 다른 예측 불가능한 형식으로 다가온다. 전기 말이다. 차량의 배터리 팩은 똑똑한 카본 샌드위치 안에 들어 있고, 삼중의 안전 시스템이 마련되어 있다. 만일 이 셋이 모두 기준치 이상이면, 내 앞의 녹색 등은 붉은색으로 바뀐다. 그러면 나는 밖으로 나와 앞머리를 지나 점프해야만 한다.

무엇이든 해야 한다. 어렸을 때 받았던 물리 수업 기억하나? 금방 물리 감각이 되살아난다. 핸들에는 깜박거리는 LED 디스플레이가 있어 차량의 시스템, 속도, 랩 델타를 모니터링한다. 이 디스플레이 아래에는 회전 스위치들이 있는데, 그중 가장 중요한 것은 ECU를 재배치한다. 270bhp에 필적하는 또는 레이스 모드인 180bhp 정도의 알맞은 파워를 제공하기 위함이다. 이것부터 조정하고 시작하는 게 현명해 보인다. 이 원형 차량의 무게는 탑승한 나의 무게를 합쳐 950kg 정도. 그러니까 나의 주의를 계속 끌 정도로 충분히 빠를 것이고, 특히 도닝턴 파크의 급 경사면과 정상 부근에서 그럴 것이다. 최대 속력은 150mph로 제한되어 있지만, 3초 이전에 60mph에 도달이 가능하다. E-파워가 제공하는, 정지 상태에서의 순간적인 토크는 이 차량의 백미다. 적어도 날씨는 건조하다. 나보다 훨씬 뛰어난 레이서도 저 유명한 크레이너 커브에서 습한 날씨에 넘어졌다. 그러나 이 포뮬러 E 차량은 확실히 주행하기 편하다. 날씨가 타이어에 미치는 영향을 걱정할 필요가 전혀 없다. 다운 포스가 상대적으로 적으므로, 거대한 에어로 존으로 진입하는 게 아닌가 하는 패닉 상태 역시 걱정 대상이 아니다. (FIA는 팀들이 점점 더 많은 공기를 얻으며 레이스 하는 걸 원치 않았고, 따라서 다운 포스는 그리 크지 않다.) 그저 액셀을 밟고, 꽉 잡기만 하면 된다. 섀시는 훌륭하며, 건조한 날씨엔 정말로 저 미슐랭 타이어를 누르며 얼마간 달려 주어야 한다.

주행력 향상을 위해 개발 팀이 노력했다는 건 분명하다. 차량은 정말 잘 나간다, 배터리가 소진되기 전까지는 말이다. 실린더 내 피스톤의 센세이션이, 아니면 그 폭발하는 연료/공기 칵테일이 그리우신가? 생각만큼 그렇지는 않을 것. E-파워는 연결고리 없이 갑작스레 출현한 힘이고, 다른 종류의 에너지이지만 추진력은 여전히 강하다. 열린 운전석 주변으로 들어오는 공기 그리고 타이어에서 나는 소음이 차량 내 축적되는 소리의 빈 공간을 채운다. 게다가 이 차량들은 배터리 효율성이 좋아지면 더욱 강력해질 것이다. 시즌 내내 문제가 없도록 타이어 내구성을 강화하는 건 초기 미션의 한 항목이었고 (타이어들은 시즌 3이 되면 달라진다.)

그간 큰 성과가 있었다. 하지만 우리가 처음 두 시즌에서 보았듯, 그렇다고 흙이 많고 울퉁불퉁한 스트리트 트랙 부근에서 미끄럼을 방지하는 건 아니다. "레이싱 카들은 스트리트 순환도로에서 정말 활기찰 거예요." 재규어 주자 아담 캐롤의 말이다. "차량은 매우 자동적인 힘으로 움직여요. 공기는 자동 제어력을 압도하지 못하죠. 그래서 차량들이 그토록 가깝게 서로에게 따라붙을 수 있는 거고요."

그렇다면 혁신만이 아닌, 완벽한 레이싱 스펙타클을 위한 레이스이기도 한 것이다. ■

디지털 테크놀로지는 더 빠르고 더 효율적인 미래를 약속한다. 하지만 더 아름다운 미래도 약속하는가? **실비아 베이덴바흐**는 수상 경력이 있는 보석 세공인으로, 이 공예의 미래를 선도하고 있다.

PHOTOGRAPHY: SYLVAIN DELEU

OUT THERE

실비아 베이덴바흐의 '그래니스 칩스' 컬렉션은 고품질의 나일론과 준 귀중석을 재료로 한 발랄한 브로치가 특징이다.
이 재료들은 3D 프린팅과 전통적 수공예를 통해서 만들어졌다.

“디지털 테크놀로지는 디자이너들의 창조 툴 박스를 근본적으로 바꾸어 놓았다.”

SILVIA WEIDENBACH, 런던 소재 왕립예술대학 초청 강사
2015 골드스미쓰의 ‘페어 베스트 뉴 디자인’ 상 수상자

런던에서 왕립예술대학 석사 과정을 밟고 있을 때였다. 그때 처음 ‘부가 제조’라는 개념을 접하게 되었다. 아마 여러분은 3D 프린팅이라는 개념으로 더 잘 알고 있을지도 모르겠다. 그때는 이 개념에 깊은 인상을 받았던 것 같지는 않다. 나는 한 은세공사의 공방에서 오랫동안 견습 기간을 가지며 고전적인 방식으로 보석세공 기술을 배웠다. 손이 아닌 무언가, 즉 제 3자와 컴퓨터 스크린을 통해서가 아니라 내 손을 써서 만드는 방법을 배웠던 것이다. 새로운 개념에 난 회의적이었는데, 지금 생각해보면 창조 과정에서 디지털 테크놀로지가 할 수 있는 역할을 제대로 이해하지 못했었다.

생각의 교정은 또 다른 새로운 테크놀로지를 접했을 때 찾아왔다. 이 테크놀로지에 관해선 아마도 덜 친숙하실 텐데, ‘햅틱 암(촉각을 지닌 팔)’이라 명명되는 것이다. 이것은 전통적 디자인 드로잉 과정을 디지털 가상 환경에 연결시키는 디지털 형태의 조각 도구다. 이것을 쓰면, 놀라운 촉각 정확도로 디지털 모델을 만들어낼 수 있다. 즉, 이 도구는 말랑말랑한 진흙 속에서 손을 꺼내는 듯한 느낌을 주는데, 마치 손을 써서 세세한 3D 모델을 생산할 수 있을 것 같은 느낌이다. 이것을 쓰면, 아주 작은 구성물을 줌인, 줌아웃하며, 이전 형태의 기록을 파괴하지 않고도, 얼마든지 다시 디자인할 수 있다. ‘햅틱 암’ 을 만나면서 디지털 테크놀로지가 계속해서 이 산업에 함께할 뿐만 아니라, 현재 보석 디자인에서 가능한 것을, 그리고 궁극적으로는 보석세공의 위상 그 자체를 근본적으로 혁신하리라는 점을 난 깨달았다. 2015년 ‘그래니스 칩스Granny’s Chips(할머니의 유산)’라고 내가 이름 붙인, 실험 프로젝트에 착수했다. 그래니스 칩스는 엘리자베스 여왕의 닉네임인데, 컬리넌 다이아몬드에서 (역사상 발견된 것들 중 가장 큰 3106 캐럿) 잘라낸 두 개의 큰 돌이 특징인, 여왕의 할머니가 소장하던 브로치 때문에 생긴 닉네임이다. 그래니스 칩스 브로치의 기본 구조를 햅틱 암을 써서 디자인했고, 3D 프린터를 사용하며 제조했다. 소재는 나일론이었다. 궁극적으로 각 부분을 완성하는 데는 전통적 ‘아날로그 수공예 기술’이 사용되었고, 색채 그리고 은, 다이아몬드 같은 다른 재료를 추가했다. 하지만 이 과정에 사용했던 디지털 요소는 내가 그동안 찾고 있었던 예술적 표현 양식이 무엇인지 나 자신에게 일깨워주었다. 그리고 이러한 뉴 테크놀로지의 혜택을 누리고 있는 건 나만이 아니다. 디지털 테크놀로지는 보석세공 디자이너들의 창조 툴 박스를 근본적으로 바꾸어놓았다. 또 오늘날 우리가 보석을 인식하고 또 제조하는 방식에 직접적인 영향을 미쳤다. 보석이 할 수 있는 것, 될 수 있는 것의 범위도 크게 넓혀 놓았다. 우리는 지금 아날로그 디자인과 디지털 디자인의 경계를 건너가고 있고, 그와 동시에 두 디자인 과정이 어떻게 결합될 수 있는지를 탐구하고 있는 셈이다.

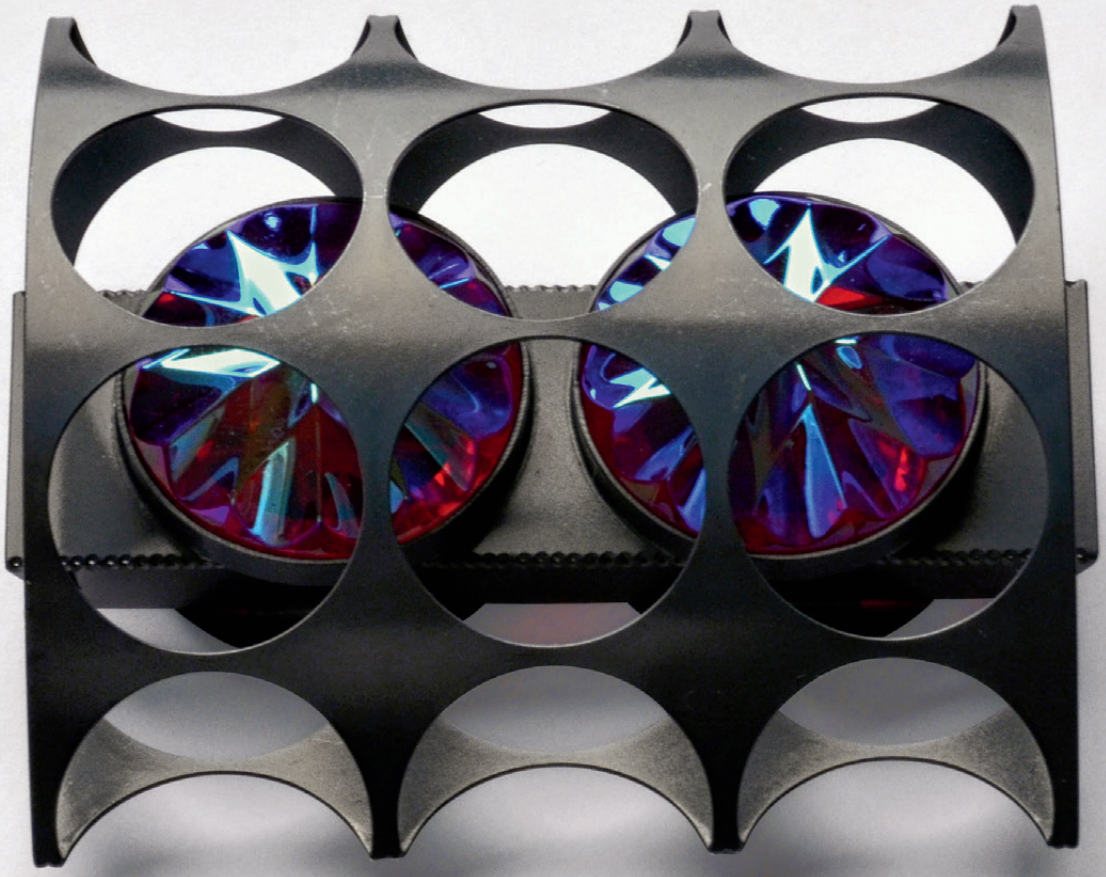
정교하고 세밀한 보석 작품을 만들어내는 일은 전통적 공예 기술 가운데 가장 성취하기 어려운 한 가지 일이며, 그리하여 우리가 오늘날 사용할 수 있는 테크놀로지들은 앞으로의 거대한 도약을 의미한다. 더욱이 눈이나 머리에 착용 가능한 제품과 스마트워치를 포함하는, 이른바 디지털 착용물은 우리의 타고난 능력을 심미적으로, 의사소통적으로, 그 어느 때보다 더 효율적으로 확장한 것이다. 디지털 착용물은 한 생물종으로서 가지는 우리의 고유성을 증대할 뿐만 아니라 사회적 의사소통의 →

혼합 재료 예술: 3D 모델링은 예술가에게 재료를 가지고 실험할 절대 자유를 선사한다. 왼쪽: 나일론으로 된 베이덴바흐의 펜던트 '보물과 즐거움을 위한 작품' 위쪽: 은으로 된 도리 슈의 반지 '보이지 않는 것을 만져라'

한계는 없다: 다니엘 크루거의 펜던트(위쪽)와 노먼 베버의 브로치(오른쪽)는 오늘날 디자이너들이 어떻게 형식, 구조, 재료와 실험하는지를 보여주는 사례들이다.

PHOTOGRAPHY: UDO W. BEIER, PR (3)

상극이 서로를 끌어당긴다:
이 브로치에 보이듯, 디자이너
노먼 베버는 귀중석 같이
전통적으로 고급인 재료들을
플라스틱이나 나일론이 소재인
화학합성물과 혼합함으로써,
고전적인 것과 현대적인 것
사이의 경계를 걷는다.



"3D 모델링의 시대라 해서, 보석 디자이너가 생각하는 게 미와 매혹의 문제라는 사실이 바뀌는 건 아니다."

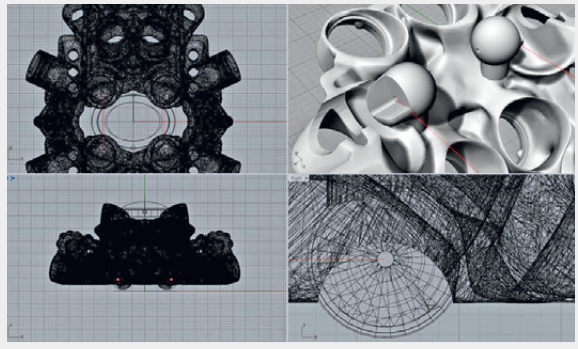
차원에서 우리에게 기여한다. 달리 말하면 이렇다. 오늘날 보석은 의사소통의 한 형식이 되고 있고, 이러한 변화를 추진하는 것은 바로, 디자인, 물질, 목적 사이의 새로운 상호작용을 창조할 수 있는 우리가 가진 기회다.

전 세계적으로 예지력 높고 호기심 많은 수많은 디자이너들이 지금 이 운동을 주도하고 있다. 예술가인 다니엘 크루거는 자기 작업에 여러 가지 다양한 흥미로운 재료와 가공 과정을 동원한다. 크루거는 전통 방식으로 작업하지만, 그의 작품들은 보석 디자인이 나아갈 방향을 보여준다. 즉, 구조, 색채, 패턴이 그의 방법에 중심이 되는데, 이렇게 하여 그의 작품은 "자그마한 포맷에 표현된 생각"이라고 그가 묘사하는 것을 전달할 수 있다.

왕립예술대학 다닐 때 동료 학생이었던 중국인 예술가 도리 슈의 전통적인 공예 내부에 디지털 테크놀로지를 (지적으로) 심어놓는 방식이 특징이다. 그녀의 작품은 활력 넘치는 바로크 디자인 언어이며, 방대한 색채 실험을 특징으로 한다. 무엇보다도 부가 제조가 완성된 단계에서도, 복잡 미묘한 세공 기술이 어떤 방식으로 의미 있는지를 보여준다. 그녀의 마무리 작업은 대부분 여전히 손으로 수행된다.

노만 베버는 디지털 혁명을 수용한 또 다른 예술가이지만, 보석 디자인 클리셰를 모방할 준비가 된 인물이기도 하다. 그는 또한 전통적 위계질서를 무시하고 심지어는 귀중석이 아닌 돌과 합성물질을 고가의 최고급 상품 재료에 포함시키기까지 한다. 베버의 작품은 또 다른 중요한 점을 강조해주는 사건이기도 하다. 생산/디자인의 면에서 우리가 실제로 눈부신 신세계를 마주하고 있지만, 지금 보석 산업이 공예 기술을 버리면서 대량 생산의 길로 나아가고 있다고 가정한다면 (비록 몇몇 개별 구성요소들은 현재 예전보다 더 신속히 생산되지만) 그것은 오류라는 점 말이다. 부가 제조법을 활용하여 귀금속 작품을 생산하려면, 아직 가야 할 길이 남아 있다. 더욱이, 실제의 과정에서 생산은 사실상 더 복잡해졌는데, 이는 구성요소의 외양이 점점 더 복잡해졌고 사용되는 재료가 점점 더 다양해진 탓이다.

오늘날 우리는 현대 보석세공 창조의 역사에서 새롭고 흥미진진한 한 여정의 출발점에 서 있다. 이 여정에서 초점이 놓인 지점은 창의적 예술가와 컴퓨터 간의 상호작용이다. 하지만 마법적인 '프린트' 버튼 같은 건 없다. 완성된 생산물은 언제나 보석 제조 전 과정에서의 피땀 어린 실험의 결과물인 것이다. 3D 모델링의 시대라 해서, 보석 디자이너가 생각하는 게 미와 매혹의 문제라는 사실이 바뀌는 건 아니다. ■



PHOTOGRAPHY: JULIA SKUPNY, PR

ABOUT THE AUTHOR

독일의 보석세공 디자이너 실비아 베이덴바흐는 런던 왕립예술대학 금세공, 은세공, 금속작업 및 보석세공 전공분야 석사 학위, 그리고 독일 할레 부르크 기비센슈타인 예술/디자인 대학 미술 전공 디플로마 학위를 가지고 있다. 그녀의 보석세공 작품은 전통적인 테크닉과 디지털 공예기술을 융합하며, 완전히 손으로만 만든 다이아몬드 같은 재료를 주어진 디자인의 '가상 진흙'을 다루게 하는 디지털 조각 도구인 '햅틱 암' 같은 현대의 테크놀로지들과 결합한다. 베이덴바흐는 런던 해튼 가든 금세공 센터에서 일하며 왕립예술대학의 초청 강사이기도 하다.

Mid-Century Modern

이번 시즌의 옷장을 보면, 정교하게 맞춤 제작된 바지에서부터 고가의 부드러운 가죽제품까지
고전적 옷감이 모던한 디테일과 결합된 50년대, 60년대 스타일이 느껴진다.

PHOTOGRAPHS: Tomo Brejc WORDS: Tara Lamont-Djite

미묘한 암시

속이 비치는 소매가 고전적 A 라인의 마린 블루 드레스에 모던한 느낌을 제공한다.(BY TARA JARMON).
블랙 캐시미어 폴로 넥(BY CHESTER BARRIE)이, 소맷동이 있는 클래식 다크 로우 데님(BY HAWKSMILL)과 카라멜 색 부츠(BY CMMN SWDN)가 주는 새로운 생명에 스며든다.

사랑의 룩

진지한 비즈니스 활동을 캐주얼 의복과 함께: 퍼(FIR) 그린 색 가죽 재킷 (BY BARACUTA) 과 검정 색 슬림 핏 바지(BY THOM SWEENEY).
선글라스(BY MONTBLANC)와 고전적인 흰 색 구두(BY HACKETT MAYFAIR)가 어울린 적은 없다. 오른쪽: 그녀는 울 클래식 프린트 트라우저(BY AQUASCUTUM)
크레페 탑(BY GOAT) 과 마위(MAWI)의 귀걸이 제품을 착용한다. 그가 입은 울 폴로 넥은 올리버 스펜서(OLIVER SPENCER) 제품.

디자이너들은 50~60년대
스타일의 단서를 찾아, 새로운
양식으로 클래식을 재발명하고 있다.

새로운 스트리트웨어
이 직물들은 입기 위해 만들어진다: 그가 착용한 건 부드러운 스웨이드 양가죽 재킷(BY HACKETT MAYFAIR)), 폴로 넥 (BY OLIVER SPENCER), 트라우저 (BY AQUASCUTUM) 그리고 선글라스 (BY PERSOL).
그녀의 코트는 (BY CACHAREL) 토끼 모피로 만들어졌다. 벨벳 트라우저 (BY HOLLY FULTON) 와 캣아이 선글라스 (BY SWAROVSKI) 가 함께 했다. 60년대 초반의 시크한 룩을 창출한다.

쌀쌀해진 날씨는 럭셔리하게 누빈 모피와 견고한 셜링 재킷을 부른다.

시간과 유행을
초월하는
고전 작품에
투자하라

헵번에서 맥퀸까지

주연: 섬세한 넥 장식을 곁들인 클래식 리틀 블랙 드레스. (BY HOLLY FULTON). 영화 <불리트>에서 선보인 스티브 맥퀸의 폴로 넥: 비즈니스 셔츠에 대한 한 가지 대안이다. 채스터 베리가 제작한 캐시미어 재킷(BY CHESTER BARRIE), 더블 브레스티드 울 코트(BY HACKETT MAYFAIR)

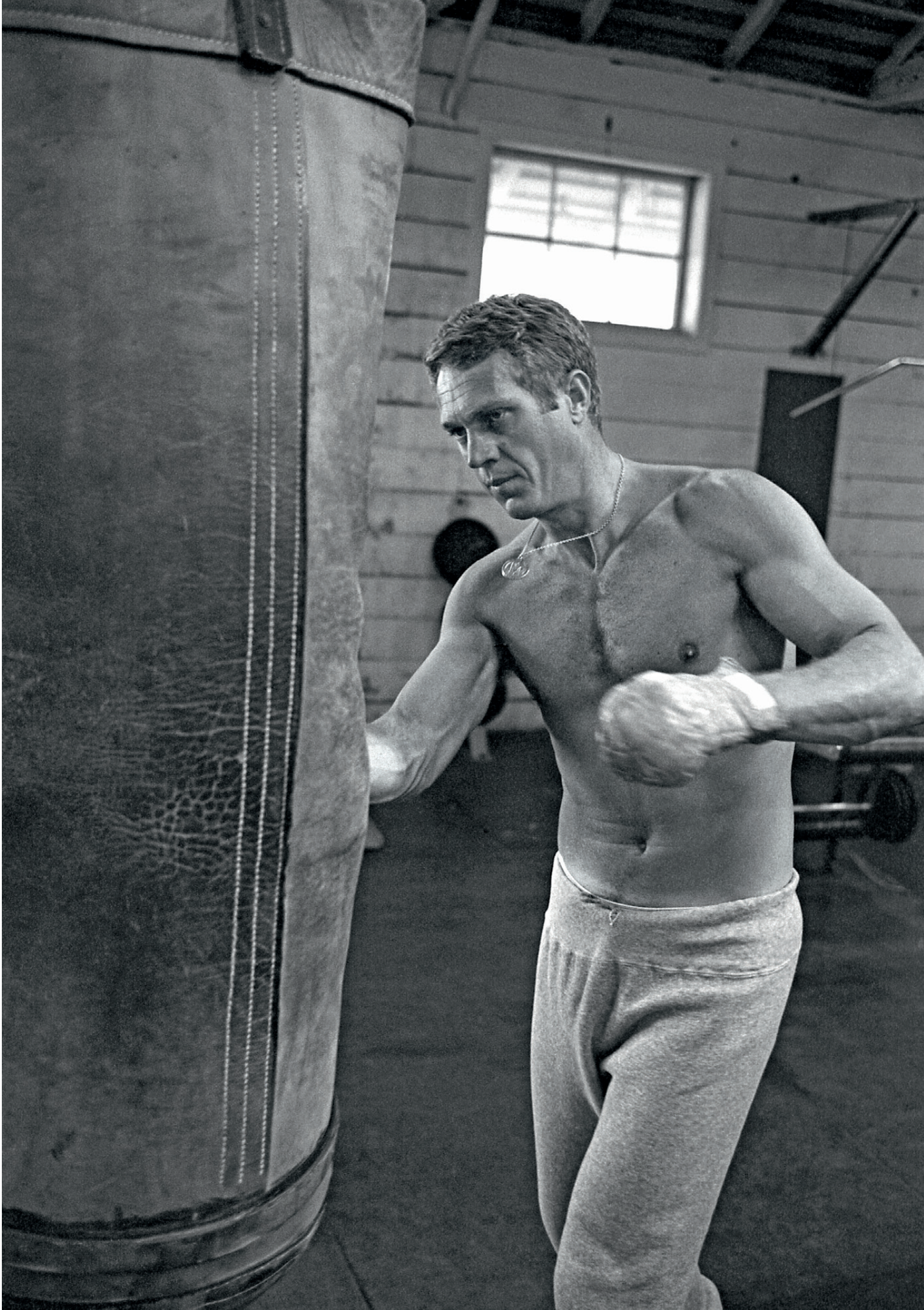
STYLIST; MICHELLE KELLY, **HAIR & MAKEUP;** KHANDIZ JONI

TOUGHER THAN THE REST?

아무도 스티브 맥퀸처럼 멋지게 하지는 못했고, 아마 그럴 수 있는 사람은 나오지 않을 것이다. 하지만 리처드 윌리암스는 묻는다. 봐야 할 건 그저 그의 최고의 연기뿐인가?

돌연한 소년 같은 웃음은 단숨에 여심을 사로잡았을 것이다.
그의 입가에 나타났지만 곧 산 계곡수처럼 차가운 그의 푸른 눈을 떠났던, 그보다 더 느린 미소는 사람들에게 위험을 살피라고 말했었다. 미묘하게 바뀌는 스티브 맥퀸의 표정은 그의 말보다 더 잘 말을 했는데, 그가 스크린에서 그처럼 강력한 존재가 될 수 있었던 건 바로 그의 이러한 면모 때문이었다. 그리고 그 모습은 너무나도 흡입력이 있어서 (종종 문제적이기도 했겠지만) 수많은 이들이 일부러 그 모습을 외면했다.
<대 탈주The Great Escape>, < 토마스 크라운 어페어The Thomas Crown Affair>, <불리트Bullitt> 같은 히트 영화 출연과 함께 60년대 말 어느 정도 부를 축적한 뒤 맥퀸은, 배우로서의 여생을 편안히 보낼 수도 있었다. 폴 뉴먼, 워렌 비티, 로버트 레드포드 같은 이들을 상대로 리워드 좋은 역을 두고 경쟁하면서, 알 파치노, 로버트 드 니로 같은 더 젊은 경쟁자들을 멀찌감치 따돌리면서 말이다. 하지만 그처럼 멋진 겉모습과는 달리, 그는 자신의 이력에 심각한 손상을 가할, 끊기 어려운 욕망에 순간적으로 눈이 멀었고, 결국 50의 나이에 암은 그를 데려가고 말았다.
하지만 그의 성과는 충분해서 전성기 때 이미 그는 오드리 헵번만큼이나 이상적인 전후戰後 스타일의 이미지를 만들어낼 정도였다. 제임스 딘, 밥 딜런과 더불어 그는 안티-패션(평범한 티셔츠, 닳은 부츠, 낡은 청바지)을 패션으로 돌려놓은 한 사람이었다. 맥퀸이 죽었을 때 아직 태어나지도 않았던 남자들은 오늘날 엷은 황갈색 바라쿠타 G9 블루존을 입거나 사각형의 푸른색 호이어 모나코 시계를 차면, 그의 아우라 중 일부분은 얻을 수 있다고 생각한다.

맥퀸은 1930년 인디아니폴리스 외곽의 작은 마을에서 태어났다. 몇 개월이 안 되어, 곡예 비행단을 이끌고 지방을 순회하던 파일럿인 그의 아버지는 아내를 버린다. 아들 양육 일을 감당할 수 없었던 그의 어머니는 그를 미시시피에서 농장을 하던 외삼촌에게 보내는데, 거기에서 그 아이는 아웃도어 라이프를 즐기며 세발자전거를 타게 된다.
이 행복했던 간주곡은 곧 끝나는데, 8살 때 인디아나폴리스로 다시 불려가기 때문이다. 그곳에서 그는 어머니 그리고 양아버지와 살아야 했는데, 양아버지와는 사이가 그다지 좋지 않았다. 얼마 지나지 않아 다툼이 생겼고 가출한 그는 외삼촌 농장으로 돌아간다. 어머니는 LA로 이사해 세 번째 결혼을 하며, 아들에게 돌아와 달라고 요청한다. 하지만 새 양아버지는 폭력적 인물이었다. 소년은 곧 십 대 갱단에 연루되게 된다. 주정부 소년원에서 보낸 시절은 그를 새 길로 인도해주었다. 16세에 그곳을 떠난 후, 그는 그의 성년기 내내 사회 제도에 따라 사는 삶을 중시하게 된다. 노동자로, 벌목 인부로 일한 뒤 그리고 미 해군에서 3년 복무한 뒤, 그는 또다시 그의 어머니 곁으로 돌아온다. 이번에는 뉴욕이었다. 모자는 그리니치 빌리지 아파트에서 잠시 동안 같이 살았다. 1952년 맥퀸은 당시 유명한 교사였던 스텔라 아들러와 함께 배우 수업을 시작한다. 그는 곧 이 직업에 매료되는데, 무엇보다도 이 직업이 여자아이들을 만나는 좋은 길처럼 보였기 때문이었다.
극장 견습생 시절, 맥퀸은 어린 시실리안-아이리쉬 여배우 지아 스칼라와 연애했고, 롱 아일랜드에서 열린 오토바이 레이싱으로 돈을 번다. 1955년 <꽤 많은 비 A Hatful of Rain>로 브로드웨이에서 데뷔하게 되는데, 이와 →



PHOTOGRAPHY: GETTY IMAGES/JOHN DOMINIS

1956 재규어 XKSS를 탄 스티브 맥퀸의 할리우드 세트 장에서의 모습이다 그는 이 차를 '초록색 쥐'라고 불렀고 두 번 소유했다.

동시에 LA를 떠난다. 그는 곧바로 젊은 야심가 에이전트였던 힐러드 엘킨스에 의해 발탁된다. 엘킨스는 복싱 전기물인 <상처뿐인 영광 Somebody Up There Likes Me>에 출연케 하며 그를 영화계에 입문시킨다. 로버트 와이스가 감독하고 폴 뉴먼이 출연한 영화였는데, 와이스는 맥퀸을 '약간 시건방진' 인물로 생각하면서도, 옥상 단검 결투 장면에서 그가 보여준 '응축된 채로 뿜어져 나오는 기운'을 선선히 인정했다. 그가 주연을 맡은 첫 영화는 SF 물인 <블롭>이었는데, 그는 외계에서 온 아메바 같이 생긴 맹독성 생물체와 맞서는 역할을 해야 했다. "녀석이 기어 온다! 녀석이 다가온다! 녀석은 너를 산 채로 삼켜버린다!"

얼마 지나지 않아 그는 자기보다 두 살 아래인 말괄량이 여배우인 닐 아담스를 만나게 된다. "안녕, 너 예쁘다." 그는 이렇게 말했다. "너도 예쁜 걸." 그녀의 응수였다. 둘은 1956년에 결혼하여, 딸 테리,그리고 아들 채드를 두었다. 그리고 그 결혼은 그의 전성기 내내 유지되었다. 비록 말썽분자로 오명을 얻었던 그였지만, 맥퀸은 다정하고 주의 깊은 아버지였는데, 특히 아이들이 그와 함께 오토바이를 탈 수 있을 만큼 나이가 들었을 때 그랬다.

1960년, 존 스터지스 감독의 영화 <황야의 7인The Magnificent Seven>을

PHOTOGRAPHY: GETTY IMAGES/JOHN DOMINIS

맥퀸의 진녹색 재규어 XKSS는 본질적으로 르 망 대회에서 우승한 D 타입 재규어의 온로드 버전이었다.

촬영할 때, 큰 사건이 일어난다. 맥퀸의 솜씨 좋은 비주얼 캐릭터화는 당시 스타이던 율 브리너를 자극했고, 그는 결국 맥퀸을 '씬 스틸' 혐의로 고소하기에 이른다.

삼 년 뒤, 스터지스는 그를 <대탈주 The Great Escape>에 캐스팅하는데, 이 작품에서 그는 (형무소장과 만나는 장면에서) 어떻게 미소로 상대를 모욕할 수 있는지를 보여주었다. 그의 성적 매력은 <토마스 크라운 어페어 The Thomas Crown Affair >(1968)에서 최고조에 달했다. 페어 더나웨이에게 체스 게임을 제안하는 장면에서였다: "너, 플레이하니?" "나랑 해볼래?" 닐은 그를 "약한 척 하려는 마초 맨"이라고 불렀는데, 그의 사내다움이 잘 표현되기론, 1968년 작품 <불리트 Bullitt >의 핵심 장면이었던, 샌 프란시스코 경사 도로를 거칠게 달리며 추적하는 장면이 최고였다. 이 장면에서 맥퀸은 무스탕 GT390을 타고 질주했다.

그 모습을 사진가 윌리엄 클랙스턴이 사진 형태로 완벽하게 복원해놓았는데, 클랙스턴은 1950년대 쿨 스쿨 트럼펫 연주자 쳇 베이커의 이미지를 만들어내는 데 공헌한 인물이다. 하지만 베이커가 낮에는 (실은 작은 지하 재즈 클럽 바깥 그 어디에서도) 전혀 편안해 보이지 않았던 반면, 맥퀸은 아웃도어 형 인간이었다. 맥퀸과 클랙스턴은 로드 트립을 자주 갔는데, 공감대는 고성능 기계, 가장 대표적으로는 진록색 재규어 XKSS (본질적으로 르 망 대회에서 우승한 D 타입 재규어의 온로드 버전이다.)에 대한 그들의 사랑이었다. 맥퀸은 이 차량을 무척 아꼈는데, 코벤트리 공장 화재로 단종되기 전 탄생한 16대 중 한 대였다. 그는 1969년 이 차량을 팔았다가 1977년 재구입하여 죽을 때까지 보유한다.

60년대 후반 일련의 성공으로 맥퀸은 자신만의 시나리오를 쓸 수 있을 만큼 여유로워졌거나, 그렇다고 믿었다. 회사 솔라 프로덕션을 차렸고, 여기에서 그는 그간 레이싱하는 동안 머릿속에 구상해두었던 필름 제작에 착수한다. 레이싱 카 드라이빙 경험에 대한 찬가인 <르 망 Le Mans>은 실제 차량, 실제 트랙에 선 실제 레이서들을 캐스팅했다. 한두 명 매력적인 여성도 등장하지만, 욕망을 자아내는 진짜 사물은 바로 차량이었다. 하지만 맥퀸의 후원자들은 적절한 스토리를 원했다. 원래 감독이었던 스터지스는 이 요구에 맥이 빠졌고, 돈줄을 대던 사내들은 자신들이 고른 어느 헐리우드 작가로 감독을 교체해버린다. 촬영현장에서 새 감독이 '한 번 더가자'고 요청했을 때, 맥퀸은 이렇게 응대했다: "이봐, 한 번 더 가야 할 때가 있으면 내가 말할게."

<르 망> 촬영에는 6개월이 걸렸는데, 그 기간 동안 6백만 달러라는 예산을 심각하게 초과해버렸다. 결국 <르 망>은 1971년 박스 오피스를 들이받더니 타 버렸고, 프로듀서로서의 그의 이력 또한 모두 날려버렸다. 이제 그는 다시 영화 스타일뿐이었다.

<겟어웨이The Getaway> (1972)에서 그는 탈주범 돈 멕코이 역을 맡았는데, 알리 맥그로의 뺨을 때린, 지금은 유명해진 장면으로 영화 팬들을 놀라게 했다. 그런데 아이러니하게도 맥그로는 그와 닐이 갈라선 뒤, 그의 두 번째 부인이 된다. 그 뒤로 그는 <파필론Papillon> (1973), <타워링 인페르노Towering Inferno> (1974)에서 꽤나 신사적인 역할을 맡게 된다. 그러나 그의 오래된 마리화나 취미는 이때 즘이면 코카인 사랑으로까지 진화해서, 스크린 바깥에서의 그의 긴 머리와 턱수염은 찰스 맨슨 일당처럼 보이게 했다. (몇 년 전 맨슨의 살인명부에는 맥퀸이 있기도 했다.) 1977년 결국 그는 맥그로와 이혼하고, 1979년 12월 <헌터 The Hunter>를 촬영하던 중, 암의 첫 번째 신호가 감지된다. 11개월 뒤, 여러 관례적이고 대안적인 치료법들을 시도한 뒤, 또 모델 출신인 바바라 민티와 세 번째로 결혼한 뒤, 그는 멕시코의 한 호텔에서 잠을 자다가 심장마비로 사망한다. 그의 주치의들이 위험하다고 경고했던 방법으로 몇 개의 종양을 제거한 뒤 12시간 만의 일이었다.

"당신에게 닿게 하나요? 정말로 당신에게 그 손이 닿나요?" 재클린 비셋은 <불리트>에서 그에게 물었다. 물론 그는 그렇게 했다. 삶과 죽음에서, 스티브 맥퀸의 매력은 시끄러운 오토바이를 타는, 언제라도 싸움에 임할 준비가 된 외면의 안쪽에는, 외삼촌의 농장에서 세발자전거를 타는 단순한 즐거움을 재창조하기 위해 일생의 대부분을 보냈던 어느 유기된 작은 소년의 연약한 영혼이 숨어 있었다는 의견 속에서 찾아볼 수 있다.■

Getaway Drivers

금요일 밤. **F-PACE**를 점화하고 도시 밖으로 나가자.
단 두 시간 만에 당신은 그 선택에 만족할 것이다.

WORDS: Sara Assarsson / PHOTOGRAPHY: Conny Mirbach

공장 건물의 딱딱하고 목적의식적인 선들을
재미난 인테리어로 탈바꿈시킨 B&B,
라드파브리켄을 길 위에서 발견하라

F-PACE 드라이버에게 천국은 스웨덴의 텅 빈 도로다. 시끌벅적한 도시 생활을 뒤로 두고 떠난 미아(아래 왼쪽)와 앤더스 크론월의 생각도 같다. 미아는 멋진 바닷가 카페의 운영자이며, 앤더스는 랍스터 잡는 어부로 직업을 바꾸며 행복을 찾았다.

"랍스터 잡이는 일종의 돈 많이 드는 취미죠."

ANDERS CRONWALL

우리는 도시 애호가들이다. 우리 중 절반이 넘는 이들이 오늘날 도시에서 살고 있고, 2050년 무렵이면 2/3가 그렇게 될 예정이다. 하지만 우리는 도시 탈출 역시 사랑한다. 언제나 접속해 있는 5일, 점점 더 사람으로 붐비는 메트로폴리스. 충분히 많은 것 같다. 어느 금요일 늦은 시간, 당신이 사무실 창밖으로 먼 거리에 잡히는 언덕을 바라보고 있다면, 이미 당신은 혼자가 아니다.

떠나야 함의 필요성은 그렇게 새로운 것이 아니다. 우리의 대도시들은 흔히 장엄하거나 고요한 풍경에 둘러싸여 있었고, 스트레스 받은 도시 거주민은 스트레스라는 개념이 발명되기 이전부터, 그곳으로 도피하곤 했다. 맨해튼 사람들과 밀라노 사람들은 자신들의 주말을 햄튼스와 이탈리아 호수에서의 한 예술 양식으로 승화했다. (66-7쪽을 보라)

스칸디나비아의 도시들은 다른 도시들보다 더 살 만한 곳이지만, 이 점을 설명하려고 난 여전히 고덴부르크라는 (내게 채워진, 그러나 특별히 성가신 것은 아닌) 수갑을 풀고, 거친 해안절벽 쪽으로, 타운에서 한 시간밖에 떨어지지 않은 곳의 섬들과 보후슬란 해안가의 허름한 어촌과 황량한 바다 풍경으로 향하고 있다. 이 특별한 휴양에 함께 한 '파트너'는 2.0리터 디젤 AWD인 재규어 F-PACE. 색은 (적절한 듯한데) 밝은 레드 컬러다. 보후슬란으로 내려가면, 스웨덴 요리 칼렌다의 하이라이트인 랍스터 시즌을 만날 수 있다.

나는 일부러 '파트너'라고 말했다. 왜냐하면 어떻게 휴양의 목적지에 도달하느냐는 목적지만큼이나 중요하기 때문이다. 주어진 시간은 짧다. 그리고 그걸 인정하자: 이 개인적인 웰빙 여행은 당신 혼자 힘으로 성사시킬 것 같지는 않다. 도로는 막히고, 떠날 때보다 스트레스를 더 받은 상태로 도착하는 걸 원치는 않을 것이다. 적극적으로 들어가 있을 수 있는, 그리고 마침내 교통체증에서 벗어났을 때 적극적으로 주행하기를 원하는 차량이 당신에겐 필요하다. 고맙게도 F-PACE는 재규어 SUV라는 관념에 그저 립 서비스만 하지는 않는다. →

어디서 먹을까

바텐 레스토랑&카페
-요리의 기쁨. 오늘의 생선, 수프, 또는 '그린' 대안을 선택하라. 고품질 와인과 로컬 생맥주도 함께.
restaurangvatten.com

MIA'S SJÖBOD
-헬레빅스트란드에 위치한 옛 보트하우스에서 군침을 돌게 하는 케이크와 빵, 맛 좋은 해산물 수프와 영양 만점 샌드위치를 만나자. 여름에는 매일 오픈. 5월, 9월, 10월에는 주말에만 오픈.
miassjobod.se

앞서 이야기한 랍스터로 돌아가 보자. 그림 같은 마을 헬레빅스트란드는 고덴부르크의 중심부에서 85km 떨어져 있는 곳. 바로 이곳이 앤더스 크론월이 2004년 사랑하는 직업인, 랍스터 잡이를 위해서 떠난 곳이다. "그건 일종의 돈 많이 드는 취미죠." 우리가 쌀쌀한 스카게락 해안가에서 랍스터 전골 그릇을 비울 때 그가 웃으며 말했다. 크기가 8cm가 되는 갑각류만 잡는다. 그보다 더 작은 것들은 놓아준다. "이 정도 크기의 랍스터들은 적어도 10살 정도는 돼요." 앤더스의 설명이다. "알을 밴" 암컷들 역시 돌려보내야만 한다. 하지만 9월 말의 첫 어획은 경매에서 언제나 고가에 팔린다. 올해, 1킬로그램이 채 안 되는 랍스터 한 마리가 2만 크로나(2,200달러)에 판매되었다. 헬레빅스트란드의 이 독특한 붉은색 어부 오두막은 고덴부르크만이 아니라 전 세계에서 방문자들을 끌어모으고 있다. 많은 이들은 앤더스의 아내인 미아가 운영하는 해변 카페, 퀘어보드에 들른다. 여름이면 야외의 소박한 나무 테이블에 음식이 제공되며, 오래된 어업 장비, 화분 그리고 테이블 장식보로 인테리어를 꾸민다.

10월, 주말이면 미아는 앤더스의 신선한 랍스터를 제공한다. "초가을을 우리는 사랑한답니다." 그녀의 말이다. "우리가 여기에 있는 이유죠." 12년 전, 이들은 바닷가 근처의 좀 더 고요한 삶을 찾아 도시를 떠났다. 아이러니하게도, 도시의 번다함이 사라졌을 때, 그들이 발견한 건 평온함뿐이었다. "엄청나게 많은 이들이 이곳을 찾고 있어요." 미아의 말이다. "주말에는 줄을 설 정도지요."

1마일이 채 떨어져 있지 않은 곳, 스포츠웨어 디자이너인 요한 버스크비스트와 그의 파트너 마르셀 반 데르 엥은 공장 건물을 스타일리시한 B&B인 라드파브리켄으로 개조했다. 밖에는 스카게락 해안이 보이는 장엄한 풍경이 펼쳐져 있다. "계절에 따라 조금씩 다르게 해수면으로 지는 해를 바라보기 좋아한다"고 요한은 말한다. 요한의 가족은 5세대 동안 이곳에서 살아왔다. "모든 이들과 함께 나누고 싶은 아름다운 곳이죠." 연중 내내 오픈한다. 운영자 두 사람은 지역 레스토랑, 엑티비티 센터와 협력해서 비성수기 방문객을 더 많이 끌어모으려 하고 있다. 그리고 평화는 여름의 성수기 전후에 이 지역을 탐험하는 일을 보상해준다.

떠나는 일이 곧 당신의 가슴을 뛰게 한다면, 또 당신의 정신을 맑게 해준다면, 당신은 F-PACE의 순수한 유연성에 탄복하게 될 것이다. AWD는 오늘날 차의 세계에선 이미 필수 요소이지만, 더워진 기후에 그것이 어떤 호소력이 있는지 평가절하하기란 쉽다. 많은 이들이 오가지 않았던 도로를 실제로 네비게이트할 수 있다는 건, 그것 자체로 안전감과 자유감을 불러일으키며, 우리에게 힘을 불어넣어 준다. 보통 때보다 약간 위에 앉아 있는 것 역시 그렇다. 특히 볼 거리가 많을 때라면 도움이 된다. 이 차의 출신지가 어디인지 잊지 않은 채로도 이 모든 것이 된다는 사실, 그리고 이 차의 명칭이 역사상 출현했던 가장 멋진 차량들과 같다는 사실은 내 주말 동료에 대한 나의 존경을 오직 굳건히 할 따름이다. 이 차는 매우 아름다운 차일 뿐만 아니라 강력한 실용성을 겸비한 차이기도 하다. 필요하다면 자전거, 보트, 보드 모두 실을 수 있는 것. 더욱이 (내 말을 꼭 안 믿어도 되지만) 나보다 훨씬 많은 전문적 식견을 가진 숱한 이들이 F-PACE를 SUV 계의 스포츠카라고 말하고 있다.

드라이빙을, 황량한 풍경을, 그리고 내륙의 농가와 보트 오두막의 선명한 붉음이 간혹 단절하는, 약간 탁하고 묵직한 색감을 난 사랑한다. 또 오가는 차량이 적어서, 웅장한 트로이안 브리지를 지나는 여정은 정말로 웅장한 드라이브가 된다. 해안을 따라 조금 더 가면 피스케바크스킬이 나온다. 보후슬란 어업 마을의 많은 곳처럼, 이곳 역시 20세기 초반 고소득자를 대상으로 한 해안가 리조트로 변신했다. 부와 옛 도시의 돈의 흔적은 항구를 굽어보는 장려한 베란다가 있는, 흰색 페인트로 칠 된 주택들에 남아 있다. 바다의 끝에는 굴마르스스트란드 호텔이 있다.

해안선과 조화롭게 만나는 곳에 위치한 경쾌하고 편안한 호텔이다. "액티비티의 대부분은 바다, 신선한 공기, 야외로 나가는 일과 관련되어 있죠. 사람들을 끌어들이는 매력은 이곳의 위치 그 자체에요." CEO 마리아 크젤손의 말이다. 내륙으로 이어지는 사이클링, 하이킹과 더불어, 바다 카약, 암벽 등반, 낚시 탐험이 인기 있다. 랍스터 사파리 패키지가 시즌 내내 제공되는데, 당신의 저녁 먹을거리를 직접 잡을 기회!

엔더스 크론월의 랍스터 보트에서 이미 바다를 접해 보았으므로, 가을 공기가 상쾌한 해안의 길을 따라 가볍게 뛰어보았다. 이어서 야외에 있는 뜨거운 욕조에 들어가 몸을 담그며 사우나를 즐겼다. 저녁 메뉴는 당연히 4가지 코스 랍스터 메뉴이지만, 베저테리안을 위한 요리도 아름답게 요리되어 제공된다. 다음 날 일어나 F-PACE에 올라 트로이안 섬과 노르딕 워터컬러 뮤지엄으로 향했다. 덴마크 건축가들인 니엘 브룬과 헨릭 코르피트센이 디자인한 해안가 빌딩에 자리 잡은 이 박물관은 살바도르 달리, 루이스 부르주아, 그리고 스웨덴 화가인 엘사 베스코브, 엔더스 소른, 라스 레린의 인상 깊은 작품들을 자랑한다. 박물관 레스토랑과 카페, 바텐에서 점심을 먹었다. 점심 메뉴론 멸치와 곁들인 삶은 홍가자미, 또는 고트 치즈와 헤이즐넛을 곁들인 파스닙이 있었다. 디저트로 나온 꿀에 잰 복숭아와 파스닙 아이스크림을 물리칠 수 없었지만, 다시 먹고 싶은 정도는 아니었다.

박물관을 둘러싼 밋밋한 풍경, 즉 풀 한 포기 없는 바위, 회색빛 물, 창백한 하늘은 거의 스칸디나비아의 한 패러디이다. 하지만 자연의 이 강렬한 드라마는 배우, 음악인, 작가들에게 영감의 한 원천이었다. 배우 잉그리드 버그만은 여름을 이곳에서 보낸 뒤 다시 도시로(그녀의 경우엔 로마와 LA) 돌아갔다. 이제 곧, 나도 도시로 돌아갈 차례다. 언제나 타 보았으면 하고 바랐던 차를 탄다는 것이 고덴베르그로 향하는 드라이브를 가볍게 해준다. 그리고 5일이 지나면, 다시 그곳 전부를 뒤로 두고 떠날 수 있다. ■

어디 머물까

굴마르스스트란드 호텔
피스케바크스킬에 위치한 모던한 스칸디나비아 해변 호텔이다. 아웃도어 활동, 푸드, 지역산 특산 요리가 특징이며 최상급의 뷰를 제공한다.
gullmarsstrand.se

라드파브리켄 베드 & 브렉퍼스트
오루스트, 헬레빅스트란드의 정남쪽에 있는 스타일리시한 해변가 숙소. 아름답게 장식된 룸은 곧 주인인 요한 버스크비스트와 마르셀 반 데르 엥의 모방 불가능한 스타일과 유머 감각을 반영한다.
ladfabriken.eu

"모든 이들과
함께 나누고 싶은
아름다운 곳이죠."

JOHAN BUSKQVIST

스타일리시한 한 B&B의 운영자 요한 버스크비스트와 마르셀 반 데르 옌은 당신의 방문을 환영한다. (위) 황량한 회색 바위에 자리 잡은 크리스티네베르그의 선명한 레드, 화이트 집들은 극적인 해안선에 재미있는 색채의 튐이다.

머물 곳도, 가져갈 것도 준비 완료. 달릴 준비 끝.

일상을 벗어나는 짧은 휴가로 지역 여행지 모두를 찍고 가다.

밀라노
이탈리아 호수들

스위스와 이탈리아 사이의 국경에 자리 잡은 장려한 알프스 경관은 밀라노의 시끌벅적함에서 벗어나는 완벽한 도피처다. 길게 뻗은 냉랭한 호수들은 이 경관을 쪼개고, 배경엔 산들과 우아한 건축물이 있다. 이탈리아의 호수들 주위엔 고요한 자갈 깔린 마을들, 외따로 있는 정원들, 야생화들이 가득하다.

꼬모 호수가 그 외관에선 가장 드라마틱하며, 또 밀라노 시민들에게 인기가 좋다. 페리를 타고 벨라지오로 우선 가시라. 벨라지오는 꼬모 호수가 세 부분으로 갈라지는 곳에 있는 보석 같은 마을. 또한 이탈리아에서 가장 아름다운 마을이라 불려 왔는데, 그 이유를 찾기란 어려운 일이 아니다.

울창한 테라스 정원들이 있는 17세기의 우아한 맨션 빌라 까를로타, 그리고 그곳의 박물관을 방문하시길. 스트레사에 위치한 그랑드 호텔 데 일레 보로미, 헤밍웨이 실에 체크인 하시길. 1918년 9월 이곳에서 그 미국인 소설가는 일주일을 보냈다. 헤밍웨이는 일생의 많은 시간을 당구를 치며, 마티니를 마시며 바텐더와 이야기하며, 작은 섬 페스카토리로 보트 여행을 떠나며 보냈는데, 이 모든 것은 그의 소설 <무기여 잘 있거라>에 등장한다.

borromees.com/en ***villacarlotta.it***

케이프 타운
프링글 베이

케이프 타운에서 1시간 정도 외곽으로 달리면 프링글 베이를 만날 수 있다. 고급 해산물 레스토랑, 매력 넘치는 작은 집들 그리고 보호막이 있는 길게 뻗은 베이(만)가 있는 한가한 해변가 마을이다. 마더 시티(케이프 타운 시민들은 애정을 담아 자기 도시를 이렇 게 부른다.)에서 이곳에 도착하는 일 자체가 여정의 한 하이라이트. 스트랜드를 지나 N2에서 벗어나면 장엄한 채프먼 피크 드라이브를 만나게 된다. 이 해안 도로는 세계의 최고 드라이빙 코스 중 하나로, 폴스 베이로 떨어지는 절벽들을 껴안고 있다. 이 마을은 어쩐지 보헤미안 느낌을 주는데, 모래가 있는 만을 따라 건축된, 뒤죽박죽인 집들로 가득하다. 그토록 작은데도, 프링글 베이에는 좋은 레스토랑이 놀랄 만큼 많이 있다. 해산물 전문점인 훅, 라인&싱커, 주민들에게 인기만점인, 맛 좋은 남아프리카 식 얇은 피자를 제공하는 페리가토스 (또는 간단히 가토스)는 예에 불과. 머물기 좋은 최고의 숙소 중 하나는 문스트럭이다. 대양과 근처 오버버그 산들의(완벽한 해변가의 휴양지) 파라노믹 뷰를 제공하는 스타일리시한 B&B다. 연휴보다 더 오래 머물기를 원한다면, 비치 하우스 하나를 빌려서 가족과 친구를 초대하면 좋다.

moonstruck.co.za

뉴욕

햄튼스

('이스트 앤드'라 불리기도 하는) 햄튼스를 구성하는 마을들과 작은 마을들의 덩어리는 이스트 코스트 도시족들에게는 오래된 여름 휴양처였다. 뉴욕 시티에서 단 9분만 주행하면, 잭슨 폴락, 윈슬로 호머 같은 예술가들을 매혹했던 멋진 모래언덕이, 풍차들과 유명한 등대들이 나온다. 하지만 여름에는, 맨해튼 전체가 이스트 코스트로 이동한 게 아닌가 생각해도 용서가 되는데, 몰린 군중들 때문에 햄튼이 평온한 바닷가 휴양지가 아니라 열기 가득한, 뉴욕 시의 토요일 밤 같은 느낌을 자아내기 때문이다. 이들이 떠나면, 이 해안가 마을의 매력들을 즐기는 것이 가능해진다. 연중 내내 할 수 있는 액티비티들이 풍부하며, 달마다 다르지만 날씨는 상당히 상쾌하고, 호텔의 방값은 뚝 떨어진다. 셸터 섬에 있는 17세기의 유산인 실베스타 매너 주변을 인솔자와 함께 꼭 걸어보시길. 그 역사가 18세기까지 거슬러올라가는 몬타우크 포인트 등대를 방문하는 것도 좋다. 또 다른 비성수기 하이라이트는 이 지역 와인을 시음하는 것. 사가포낵에 있는, 가족이 운영하는 월플러 에스테이트 포도밭은 연중 내내 오픈한다. 별나지만 편안한 숙소를 찾는다면, c/o 더 메이드스톤을 시도해보시길. 이스트 햄튼 바로 바깥에 위치한 스칸디나비아 스타일의 호텔이다. 리빙 룸 레스토랑은 스칸디나비아의 영향을 받은 요리들을 제공하는데, 햄튼에서 가장 설레는 저녁식사 선택지 가운데 하나다.

themaidstone.com

부에노스 아이레스

푼타 델 에스테

우루과이의 대서양 해안에는, 포시토스라는 큰 해변가 구역의 도시형 모래밭에서부터 현란한 폰타 델 에스테까지, 수많은 비치들이 있다. 부에노스 아이레스를 우루과이의 수도 몬테비데오에 연결하는 유일한 교통수단인 부케버스 페리를 타시길. 내려서, 2시간 드라이브하면, 남미의 생트로페(관광휴양명소)라 불리는 푼타 델 에스테에 도착한다. 부유한 아르헨티나, 우루과이 휴양객들이 태양에 흠뻑 젖은 이 반도를 발견한 이래, 푼타 델 에스테는 부자와 유명인사들의 놀이터로서 명성을 누려왔다. 럭셔리하고 로맨틱한 휴양을 원한다면, 로베르게 호텔을 추천. 튜터 풍의 이 호텔은 오후의 차 한잔, 그리고 평온을 즐길 수 있는 아름다운 정원 안에 있다. 시간을 내서, 아로요 말도나도 오른쪽 편에 있는 시크한 지역, 라 바라를 탐험해보시길 추천한다. 이곳에서 당신은 몇몇 앤티크 숍, 그리고 이 지역의 최고 레스토랑 중 하나 파사노를 만나게 될 것이다. 조금 일찍 와서 야외 라운지에서 석양을 보면 좋다. 또 장엄한 뷰와 최상급 이탈리안 푸드를 즐기시라. 현란함이 버겁다면, 해안을 따라 조금 더 내려가 카보 폴로니오의 망가지지 않은 야생을 만나보시길. 이 야생 보호지는 모래언덕을 통과해 걸어서만 또는 올-휠 드라이브 차량을 타고만 들어갈 수 있다. 전기나 수돗물이 없으니, 이 축복받은 조용한 휴양처를 원한다면 필요한 모든 것을 미리 준비하시길.

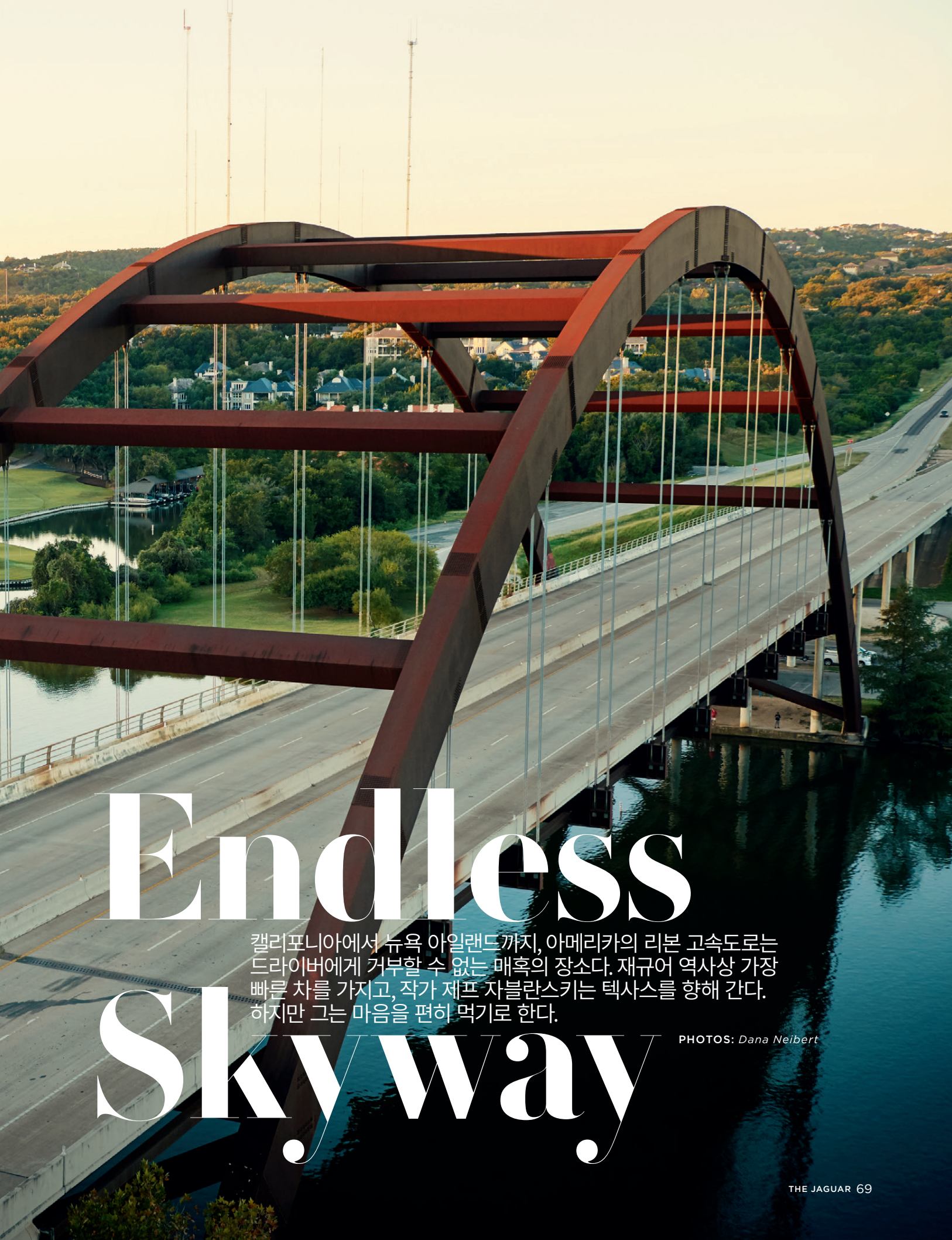
laubergehotel.com

서울

돌산도

한반도의 남쪽 끝에 있는 도시 여수는 360개가 넘는 섬을 거느린다고 주장한다. 그 중 많은 섬들이 아름답고 방문할 만한 곳이지만, 어떤 곳은 때로 당도하기 쉽지 않다. 풍부한 경관을 자랑하는 돌산도는 인상적인 케이블 다리로 여수에 연결되어 있는데, 밤을 밝히는 다리의 조명이 극적이다. 섬 남쪽 끝, 어느 절벽으로 가는 길 중간에 유명한 사찰이자 자그마한 수행도량이 자리 잡고 있는데, 바로 향일암이다. 바다로 펼쳐지는 경이로운 해변 풍경을 자랑한다. 케이블카를 타고 만을 건너, 돌산 파크에서 탁 트인 광경을 즐기시길. 이곳에서부터는 돌산도의 동쪽 해안을 따라 해안로를 따라 걸을 수 있다. 섬을 가로질러 남쪽 끝 향일암으로 이어지는 길을 도보로 갈 수 있다. 향일암에서 차로 금방 갈 수 있는 곳에 위치한 윈드 카페를 지나치지 마시길. 돌산도 최고의 뷰를 자랑하는 곳 중 한 곳이며, 차와 커피도 뛰어나다. 또 하나의 지역 별미는 돌산도의 유명한 갓김치인데, 놓쳐서는 안 된다. 민박집에 머무르시길. 그리고 아침에 일어나 아름다운 해돋이를 감상하시라. 아무런 장애물도 없는 탁 트인 경관 덕에, 이곳은 새해 첫날 떠오르는 해를 바라보는, 한국 내 가장 대중적인 한 장소가 되었다.

PHOTOGRAPHS: GETTY IMAGES (2); LAIF (1); MAURITIUS (2)



Endless Skyway

캘리포니아에서 뉴욕 아일랜드까지, 아메리카의 리본 고속도로는 드라이버에게 거부할 수 없는 매혹의 장소다. 재규어 역사상 가장 빠른 차를 가지고, 작가 제프 자블란스키는 텍사스를 향해 간다. 하지만 그는 마음을 편히 먹기로 한다.

PHOTOS: *Dana Neibert*

광기의 대륙횡단 질주 대신, 속도를 늦춘다면 어떨까?

텍사스 주가 미연방의 일부분이었던 기간 내내, 무언가 이질적인 것이 텍사스 주를 빠르게 가로지르려 했다. 동에서 서로 660 마일 거리이며, 대략 프랑스 영토만큼의 면적을 자랑하고, 합병, 분리, 거부, 풍자화를 견뎌냈던 사람들의 주인 텍사스에는 비공식적인 모토가 하나 있다. 바로 '텍사스를 망치지 마'이다. 그러나 이에 아랑곳 하지 않고 수많은 미국인들은 뉴욕과 로스앤젤레스 사이에 있는 이'상공 비행 지방'의 거의 전 지역을 가로지르려 할 것이다. 또는 그곳을 상공 비행할 것이다. 어슬렁어슬렁 걸어보라고 추천하는 이는 없다.

1970년대, 미연방의 땅을 최대한 빠른 속도로 경쟁적으로 횡단하는 일이 일어난다. 사람들은 당시 미국 내 속도 제한인 55mph에 저항하며, 또 위험할 정도로 빨리 횡단했다. 브록 예이츠와 <카 앤 드라이버> 잡지가 주도한 대회인 '캐논볼 베이커 시-투-샤이닝 시 메모리얼 트로피 대쉬'는 어떤 정신으로든 국토를 최대한 신속히 네 바퀴로 횡단하라고 권장했다.

오늘날, 캐논볼 런은 최단 횡단 기록을 보유하고 있다. 약 2800마일의 미국 내 포장도로를 건너는 초기 시도 결과, 패널 밴(소형 유개 트럭)을 이용하여 최소 40 시간에 완주한 기록이 나왔다. 화장실 가고 먹는 시간은 따로 계산되었다. 물론 미국을 아름답게 하는 자연이 무엇인지 느끼는 시간은 그 계산에 거의 들어가지 않았다. 사실상 깨진 적 없는 최고 기록은 1979년 재규어 XJS를 타고 32시간 51분 만에 여정을 끝낸 두 명으로부터 나왔다. 캐논볼 대회가 열린 마지막 해의 일로, 이 기록은 아직까지도 유효하다.

잠깐 생각해볼 거리. 광기의 대륙횡단 질주를 포기하고, 속도를 늦추며, 그 모든 중요한 해변들 사이에 끼어 있는 내륙 지대를 탐사해본다면 어떨까? 일단 마음을 진정시키면 (그것이 없었다면 두 해안지역은 심각한 결함을 지닐) 텍사스의 진정한 문화와 색이 시야에 들어오지 않을까? 또한 도시들을 탐험할 시간도 의미를 띠지 않을까? 오스틴 시는 정말로 로스앤젤레스만큼이나 코스모폴리탄 분위기가 날까? 산 안토니오 시는 지금도 대농장 농부들에게 도시 느낌으로 다가올까? 나는 또 이렇게 들었다. 주의 4개 대도시 사이에 있는 바위투성이인 시골 지방 그리고 기본적으로 거주민 없는 마을들의 거대한 행렬은, 과연 이곳이 같은 대륙인지 (같은 주인지는 말할 것도 없고) 의심케 한다고.

텍사스의 가장 큰 도시 넷을 연결해보라는 것이 제안이었다. 출발점은 F 타입 SVR 한 대가 기다리고 있던 댈러스 시였다. (예전 그 기록에 적절한 경의를 표하려면 우리에겐 재규어 한 대가 필요했던 것. 575bhp의 F 타입 SVR이 전설적 기록을 보유한 재규어 차량의 적절한 후계자로 보였다.) 텍사스에서는 모든 것이 큰데, 결코 농담이 아니다. 댈러스-포트 워쓰 공항 바로 바깥에 있는 주차장엔 넓은 아스팔트, (제멋대로 지나가는 폭풍으로부터) 보호하는 천장, 진열 공간으로도 쓸모 있는 오픈 트럭들이 즐비했다. 자칫 잘못하면 여기서 길을 잃을 수도 있다. 내가 재규어 한 대를 찾을 예정이라 하자, 셔틀버스 기사는 거의 믿지 않는 눈치였다. 회사가 그간 제조해온 것 가운데 가장 빠른 모델이라는 점은 말해 무엇 할까! 막상 0.5톤 트록과 SUV들 사이에서 은색 쿠페 한 대를 발견하자 그는 작은 소리로 웃었다.

텍사스가 자신만의 역사를 고집하려 한다는 사실을 금세 감 잡게 되겠지만, 댈러스에서 시간을 보낸다 해서 그 사실을 바로 배울 수 있는 건 아니다. 왜냐하면 이 도시는 계속해서 진화 중이기 때문이다. 도시 교외에는, <포천> 지가 선정한 500 대 기업에 속하는 기업들이 캠퍼스라도 되는 양 진을 치고 있고, 도시의 경계를 확대하고 있다. LA 처럼 말이다. 다운타운은 고층 빌딩의 전시장인데, 거주민은 소수. 미국 내 어느 도시와 비슷한 광경이다. 도로는 평평한 직선이고, 아무 곳으로도 주행자를 인도하지 않는다. 물론 고급 백화점도, 텍스-멕스(Tex-Mex) 푸드와 컨츄리 서부 음악을 만날 수 있는 곳도 즐비하다. 하지만, 텍사스만의 향기를 느끼는 보다 더 나은 방법은 댈러스를 벗어나는 것. 다행히, 텍사스 특유의 '팜 투 마켓' (FM) 도로 중 하나로 내려가 넓은 지도를 펼치면 곧바로 그렇게 할 수 있다.

FM 도로는, 농장이나 목장에서 나온 생산품을 마켓으로 이동해온 텍사스 경제의 역사를 상기시켜주는 살아 있는 증거로, 대체로 주행할 만한 가치가 있다. 댈러스 시를 벗어나 1시간 정도 오스틴 시를 향해 달리면, 클리프튼 타운이 나온다. 이 타운은 댈러스와는 상극이다. 지도가 아니었다면, 존재하고 있는지조차 전혀 몰랐을 곳이다. 타운 한가운데를 중심 도로가 지나가는데, 상점들의 별난 전시장이자 아메리카나 엽서에 나오는 풍경의 실제 버전이다. 인상 깊었던 곳은 한때 약국이었던, 시럽 등이 풍부하게 진열된 어느 커피숍이었다. →

댈러스를 벗어나 남쪽으로 달리며, 마가렛 헌트 힐 브릿지에서(위)
오스틴 시 이지 타이거 레스토랑 안에서(오른쪽)
클리프튼 메인 스트리트(아래)

TEXAS

오스틴 주의회의사당 (왼쪽 위)
그리고 미 연방에 텍사스를
포함시킨 샘 휴스턴(왼쪽 아래)
솔트 릭의 유명한 BBQ(위)

클리프튼을 떠나 오스틴으로 가는 길, 고속도로들이 나타났다. 우리가 탄 F 타입 SVR은 환상적인 고속도로 주행 차량이지만, 소리로 자신을 알리는 데도 탁월했다. 다른 모든 F 타입 모델들이 그렇지만, 이 차량 역시 다른 모든 자동차들이 꿈꾸는 배기관을 갖추고 있다. 기어를 1단 또는 2단 내리고, 3000rpm 이상으로 rev를 유지한 후, 천천히, 완전히 다 내놓지는 말고, 풀어놓으면 팝-팝-팝-팝 하는 역화backfire가 불규칙적으로 일어날 것이다. 매. 순간. 마다. 아이들 장난 같은 행동. 나는 지금 아이다. 이 차를 난 사랑해.
텍사스의 거의 모든, 손질하지 않은 시골 잔디밭은 개선된 상태로 보였는데, 정치 캠페인이 담긴 물결 모양 플라스틱 때문이었다. 팜-투-마켓 도로를 따라 1-2마일 간격으로, 아주 작은 것에서부터 NIMBY 알림판 크기까지, 트럼프/펜스 Trump/Pence 광고가 서 있었던 것. 힐러리 클린턴 지지 광고는 거의 없었다.
유머 감각이 있는 낙서 예술가들은 여기에 멋지게 손을 봤다. 민주당 후보는 '대통령' 보다는 '감옥'이 더 나을 것이라는 암시와 함께 말이다. 최소한만을 말하자면, 싫증나는 정치의 시기였다. 영국에서의 브렉시트 투표가 가져올 불확실함과 미국의 분리주의 사고방식, 이 둘 모두가 한꺼번에 걱정거리로 다가왔던 때. 아무도 실제로 정치를 이야기하지 않았지만, 정치를 생각한 이는 아무도 없었다고 말할 상황은 전혀 아니었다.

오스틴 시에서 발견했던 것을 어떻게 소화해낼 수 있을까? 오스틴은 텍사스에 관한 그 모든 빛나고 새로운 것의 중심이며, 텍사스 주의 주도이기도 하다. 골목마다 냉정하게 줄지어 있는 타코 트럭들, 제 공간에서만 와이파이를 제공하는 커피숍들, 새로운 턱수염 패션, 아무것도 하는 일이 없는 것 같은 소프트웨어 회사들, 이틀에 한 번씩 열리는 페스티벌, 어느 곳이든 가능하다면 거주하는 사회부적응자 홈리스가 증가할 가능성.

다른 모든 F-타입 모델들이 그렇지만, 이 차량 역시 다른 모든 자동차들이 꿈꾸는 배기관을 갖추고 있다

도시는 광기 어린 속도로 성장하고 있지만, 댈러스와는 달리, 그 성장은 안에서부터 시작되고 있다. 택시를 (아니면 릭샤를) 잡아타 보면, 기사는 도시로 이주해 와서 도시를 바꾸고 있는 족속들에 대해 불평을 늘어놓을 것이다. 변화는 자연스러운 것이다. 오스틴은 변화를 다루느라 분투하고 있다. 이 도시에게는 무엇이 새로운 것인지 또는 훌륭한 것인지 전혀 확실하지 않다.
그 모든 새로운 것들의 한복판에서, 텍사스 주 의회의사당 건물은 보석처럼 빛난다. 이 빌딩은 올해 128번째 생일을 맞았다. 싸우스 콘그레스 애비뉴를 아래로 바라보며 다운타운을 보면, 이제 막 세워진 빛나는 빌딩들 사이에서 이 빌딩은 홀로 우뚝 서 있다. 이 건물마저 모던한 건물로 바뀌는 데 얼마나 걸릴지, 당신은 궁금해지기 시작할 것이고, 텍사스가 아름다웠던 순간을 음미하기 시작할 것이다. 오스틴은 실리콘 벨리의 '얼마든지 내게 도전해봐' 라는 태도 그리고 LA의 '볼 테면 보라'는 듯한 외관 사이에 있는 무언가로 변신했다. 어떤 점에서, 오스틴은 텍사스라는 공화당 텃밭에서 진보적 성향의 성채로 여겨졌었다. 하지만 지금 시의 분위기는 '쓰고 버리는' 소비주의 사회에 더 가깝다. 물론 리사이클링을 절대적으로 중시하지만 말이다.
이 여행의 또 다른 목적은 느리게 여행하는 것이었다. 하지만, 오스틴 시를 둘러싼 도로 일부의 법적 제한 속도는 미국 내에서 최고 수준이어서 이를 무시하기도 어려웠다. 우리의 F 타입 SVR은 80mph로 달리는 동안 승차자의 심장박동을 감지하지는 못했다. 오스틴은 포뮬러 1의 미국 내 무대인, 아메리카 서킷에는 고향인 도시이기도 하다. 이곳의 순례는 필수인 것. 할 수 있다면, 여행해보시길 권장한다. 아니면 근처까지라도 올 수 있는지 살펴보시길.
오스틴에서 산 안토니오까지 뻗은 길은 짧지만 외로운 길이다. 마치 영원히 이어질 것처럼 보이기까지 하다. 인터스테이트로 올라가 약 1시간 정도 달린 후 다시 돌아오거나 2차선으로 된 소로를 따라 우회할 수 있다. 어떤 길을 선택하든, 풍경은 밋밋하다. 스러져가는 나무들이 양쪽에 보이고, →

산 안토니오 시의 구시가 펄 브루웨리에 있는 호텔 엠마의 실내와 외부 (오른쪽, 왼쪽 아래) 호텔의 이름은 이곳을 1914년부터 운영했던 엠마 퀼러를 땄다.

도로포장엔 금이 가 있다. 하지만 속도 제한은 역시 합리적 수준. 두 도시 사이의 도로를 1/4 정도 가면 작은 시골마을인 드리프드우드가 나오는데, 거기엔 바비큐 파티 신자들을 위한 예배당인 솔트 릭이 있다. 히코리(나무 이름)와 연기 냄새가 날 것이고 곧이어 FM1826 도로 가에 소박한 오두막 하나가 나올 것이다. 이곳을 그냥 지나치기란 어려운 일. 적어도, 처음 갈 때는 그럴 것이다. 솔트 릭에서 식사한 사실을 숨기는 건 금물. 그러니까 당신은 픽업 트럭과 하이힐 신은 여성들로 가득 찬 칙칙한 주차장에 차를 밀어 넣고는, 당신의 코가 히코리 냄새가 나는 바비큐 현장으로 당신을 안내하도록 할 것이다.

사랑스럽게 끓여지고 완벽하게 구워지는 소고기, 돼지고기의 후각적 폭발 현장이다. 분위기는 여름날 캠프, 그 최고의 날들과 비견된다. 피크닉 테이블이 실내에 있고, 테이블 서비스는 정해진 임무를 하는 것이 아닌 16세 청소년에게서 당신이 기대할 수 있는 만큼이나 믿음직스럽다. 하지만 음식은 블로그에 올리거나 자랑스레 떠벌릴 만한 수준. 지방 사투리가 들린다. 모자며, 고지식한 기질이 잘 느껴지는 것처럼 말이다. 하지만 당신이 이미 하나, 둘 또는 아마도 세 개쯤 요리를 먹었다면, 무슨 대수랴. 썰어놓은 비스킷 샌드위치와 신 피클 그리고 익히지 않은 양파는 긴 플라스틱 컵에 담긴 아이스티와 최고의 궁합이다. 현금만 받는다. 갑자기 지갑이 홀쭉해지겠지만, 흥청망청 흡입한 고기의 가치에 비하면 홀쭉해진 것도 아니다.

갑자기 지갑이 홀쭉해지겠지만, 흥청망청 흡입한 고기의 가치에 비하면 홀쭉해진 것도 아니다.

산 안토니오 시로 진입한다. 척 보기엔 아무것도 없다. 유령 도시다. 거리는 황폐하다. 빌딩들은 버려진 것처럼 보인다. 간혹 눈에 띄는 (바비큐) 식당 옆엔 텅 빈 주차장이 있을 뿐. 새로 지어진 콘도 빌딩들은 외롭게 서 있다. 여행자 기분을 원한다면, 다운타운으로 가야 한다. 알라모에서 몇 블록 떨어진 곳에 주차하고 워킹 투어를 해야 한다. 산 안토니오의 진정한 매력을 경험하려면, 싸우쓰 타운으로 가시길. 현란한 색채의 빌딩들이 가득하여 서배너를 연상시키는, 또는 쇠퇴하는 주변 지역과는 달리 홀로 빛나는 찰스턴을 연상시키는 곳이다. 아니면 펄 지역을 따라 걸어도 좋다. (펄 Pearl 은 한때 이곳의 중심이었던 양조장 이름을 따라 지어진 명칭) 도시 재생의 중심에는 1894년 건설된 양조장을 개조한 호텔 엠마가 있다. 이 호텔은 텍사스와 럭셔리는 어울리지 않는 개념이 아님을 증명한다. 날씨가 믿기지 않을 만큼 습하지 않다면, 강변 산책을 추천한다. 퀘소를 드시길. 왜냐하면 이건 꼭 먹어야 하므로. 또 지역산 물로 만든 로컬 맥주를 추천한다.

휴스턴에서 100마일 떨어진 곳. 거의 여정이 끝나간다. F 타입 SVR의 주행거리계는 예상했던 것보다 더 높은 수치를 가리킨다. 수백 마일을 달려왔다는 것이다. 모든 이들이, 결국 텍사스에 도착했다! 고 말한다. 이건 반사작용이다. 텍사스에선 모든 것이 큰 탓이다. 지금 이건 후렴구다. 도시의 스카이라인이 갑자기 나타나면서, 지형이 더 평평해지고 넓어진다. 휴스턴을 언급하지 않는, 모든 텍사스 이야기는 불완전하다. 어느 석유 왕의 메가폴리스가 떠오르면서 휴스턴을 서둘러 무시할 수도 있겠지만, 정말로 자세히 도시를 들여다볼 수도 있다. 교통체증을 견디고 천천히 들어가보라. 도시의 캐릭터를 말하자면, 분리적이고 이중언어적이다. 다운타운은 유럽 전통에 따라 구획되었고, 원형 도로, 아름답게 관리되는 공원 그리고 지하철을 자랑한다. 하지만 보행자를 향한 태도에는 친절미가 떨어진다. 즉, 자동차 운전자들은 도로를 횡단하려는 이를 대놓고 경멸하는 듯하다. 모든 여행 가이드 책자에 필수 방문지로 나와 있는 더 갤러리아는, 당신이 건물 내부에 있는 몰을 한 번이라도 본 적이 있다면 안 봐도 된다. 박물관 구역 또는 도심에 더 많은 시간을 쏟기를 추천. 그리고 왜 강압적인 분위기에도 불구하고 사람들이 휴스턴에 오고 또 머무는지, 감을 잡아보시길. 석양 무렵 휴스턴의 스카이라인을 바라보면, 많은 것을 배우게 될 것이다. 또 왜 이곳이 텍사스의 주도가 아닌지, 궁금해할 것이다. 하지만 텍사스는 전통을 공경한다는 점을 당신은 존중해야 한다.

어느 한 장소를 이해했다면, 그곳을 등지며 이제 안녕히, 라고 말하기란 어려운 법. 96시간 전보다 텍사스를 더 잘 이해하게 되었다는 말이 아니다. 적어도 전보다 더 많은 곳을 봤다는 말이다. 우리의 F 타입 SVR과 헤어지는 일 역시 예상보다 훨씬 더 어려운 일이었다. 수퍼 카를 타고 로드 트립을 떠나겠다는 나의 환상을 만족시켰던 차량과 말이다. 이 차는 완벽한 텍사스 로드 트립 차량에 대한 완벽한 메타포다. 심오하지만 거부할 수 없는 파워하우스인 것.

이 여행의 목적을 조금 되새겨볼까 한다. 그건 텍사스가 무엇인지에 대한 내 생각을 바꾸려는 것이 아니라 피해도 되는 지역으로 보통 무시되는 이 나라의 어떤 곳을 조명해보는 것이었다. 오늘날 아메리카가 무엇을 뜻하는지 이해하려면, 반드시 텍사스를 방문해야 한다. 이 말에 꼭 동의할 필요는 없다. 또 당연한 말이지만 거주지를 변경하려고 남과 다투며 신청서를 쓸 필요도 없다. 분명 당신이 이곳의 상공을 날아가기로 결정했다면 짧은 시간 안에 텍사스의 많은 부분을 보겠지만, 무서워하지는 마시라. 멋진 차를 고르고 하루 이틀 기다려 천천히 달려보시라. ■

HOTEL
EMMA

№136
EAST GRAYSON

Mind The (g)App

과거 속에서 사는 일을 당장 그만두라고, **팀 도울링은** 말한다.
미래를 살라고 권유하는 데는 휴대폰 전등 앱 말고도 더 많은 것들이 있다고.

중년이 되면 누구라도 번민 어린 공포에 미래를 생각하기 시작하는 시점에 이르게 되기 마련이다. 하지만 얼마 지나지 않아, 미래를 생각하는 순간마다 실제로는 현재를 생각하고 있다는 사실이 선명해지기 시작할 것이다.

내게 이런 일이 일어났던 건, 어느 날 내가 버스 정류장에 가지는 않고 코트를 입은 채 TV를 보고 있는 내 아이들에게 호들갑 떨며 소리치고 있을 때였다. 그들은 텔레비전에서 시선을 떼더니, 한참 동안 나를 뚫어지게 쳐다봤던 것이다.

"이제 아무도 버스를 기다리지는 않아요" 한 아이가 말했다.

"대체 무슨 이야기야?" 내가 말했다.

"우리는 버스 앱을 사용해요" 다른 아이가 말하며 들고 있던 자기 폰을 내게 보여주었다. 남쪽으로 가는 다음 번 220번이 도착하려면 아직도 18분이나 족히 남았던 것이다. 나는 마치 동굴 인간이 가스 미터 기를 바라보는 것처럼 그것을 바라보며 구시렁댔다. 그러고는 다른 곳으로 갔다. 혼란스러운 채로, 낙담하여.

그 순간, 나와 현재 사이에 거대한 간격이 입을 벌렸다. 버스 앱에 대해서 한 번도 들어본 적이 없었을 뿐만 아니라, 휴대폰이 그런 용도로 사용될 수도 있다고는 아예 생각조차 하지 못했던 것이다. 왜냐하면 나는 18분 동안 살을 에는 추위 속에서 버스 정류장에서 기다리고 있는 것이 인격 연마로 생각되던 시대에 자라난 세대이기 때문이다.

분명 테크놀로지는 최근 몇 년 간 우리 모두를 바꾸었다. 하지만 당신이 특정 세대에 속한다면, 아마도 당신의 변화는 일정하게 한정되었을 것이다. 나로서는, 스마트 폰을 소유하는 일의 가장 혁명적인 면모는 내가 언제나 전등을 들고 다니도록 해준다는 것이다.

그 운명적인 아침 이후 나는 실제로 버스 앱을 다운로드했고, 그것이 지독히도 유용하다는 것을 알게 되었다. 전등만큼이나 유용한 것은 아니더라도 말이다.

새로운 생각에 대한 나의 저항은 결국 진보의 행진에 대한 아무 의미도 없는 시위였던 셈이다. 중년이 미래를 싫어하고 미래에 화를 내는 건 어쩌면 당연한 일이다. 대부분의 미래는 내가 죽은 다음에나 일어날 테니 말이다. 하지만 현재는 여기에 이미 와 있는 것이다. 나는 아마도 현재를 살아가는 편이 나을 것이다.

여기에는 보다 큰 의미가 있다. 중년은 단지, 많은 이들이 기술 혁신을 포용하기를 멈추는 시기가 아니라 일반적으로 새로운 것을 포용하기를 멈추는 시기라는 점이다.

주의하지 않는다면, 이러한 태도는 일반적인 진보 공포로, 점점 커지는 모험 혐오로 굳어질 수가 있다. 만일 이 길을 고집한다면, 현재는 곧 과거가 되고 만다. 결국 당신은 현대 세계에서 소외되고 말 것이고, 당신의 아이들은 기차역에 설치된 터치스크린 기계를 사용하려고 하는 당신을 무례하게 제지하게 될 것이다.

쓴 경험을 통해서 내가 알고 있는 바로는 그렇다. 나를 이 세대 간극의 다른 면에서 '나를 답습하지는 말라'며 당신을 향하여 윽박지르고 있는 사람으로 생각해달라. 새로운 테크놀로지를 향한 어린아이 같은 열정을 보존하기 위해서 어린아이가 될 필요는 없는 일이다. 그리고 만일 당신이, 자신은 너무 늙어서 테크놀로지가 줄 것은 더 이상 없다고 생각한다면, 당신이 틀렸다. 방금 전, 나는 내 폰을 돋보기로 바꾸어 주는 앱을 발견했다. 갑작스레 미래를 포용한다는 생각은 겁나는 일처럼 보일지도 모른다. 하지만 기억하시길, 당신은 누군가와 경쟁하는 게 아니다. 당신 자신의 속도로 당신의 삶 속으로 테크놀로지를 수용하시길, 그리고 작은 것에서부터 시작하시길.

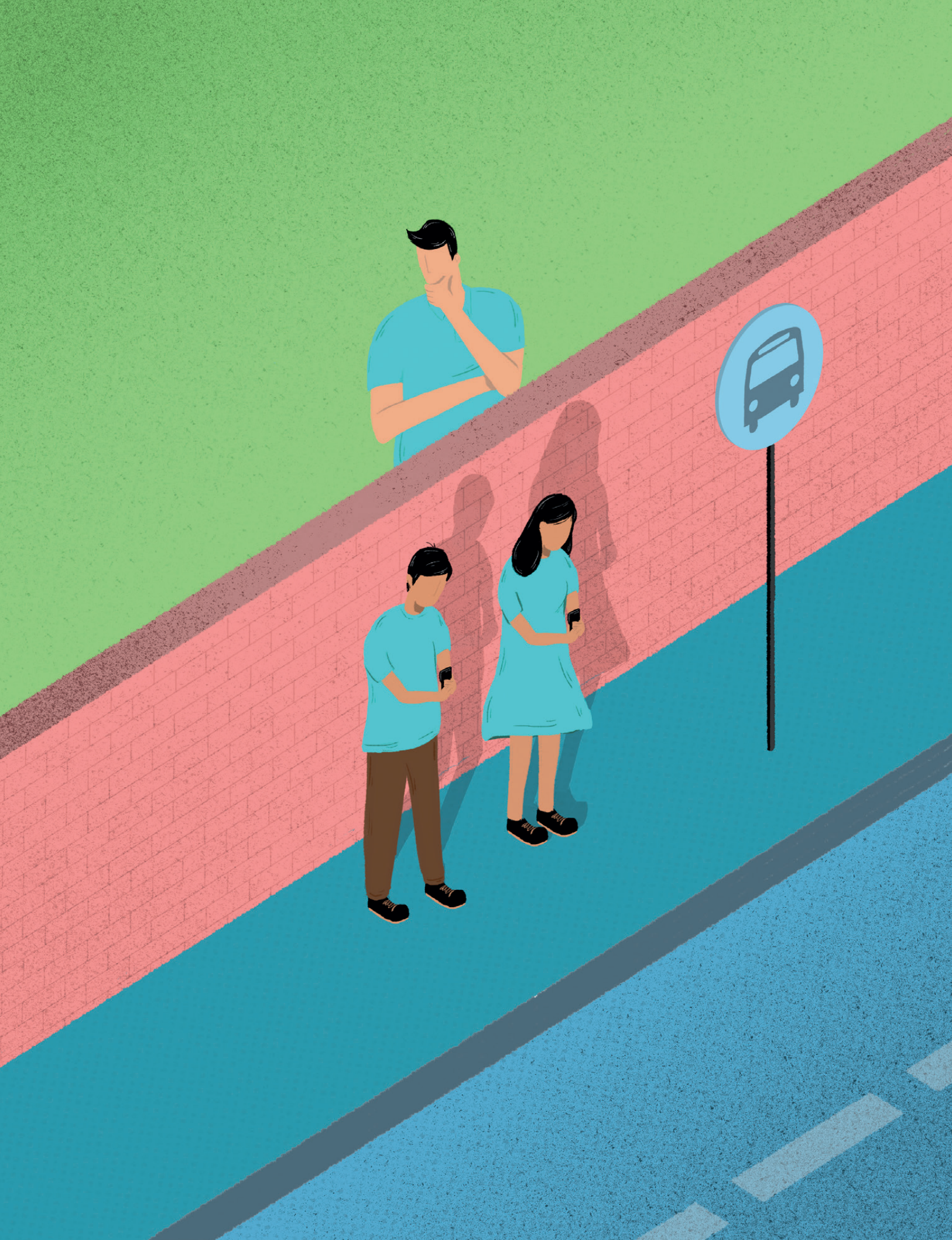
아직 시작하기 전이라면, 몇 분만 투자해서 당신 휴대폰 안의 음악을 당신 차의 사운드 시스템에서 흘러나오게 하는 방법을 알아 보시라. 당신의 삶이 바뀔 것이다. 그 다음, 최신 교통, 네비게이션 테크놀로지를 파악하시라. 지금 사용하는 것이 무엇이든, 최신 버전으로 업데이트하시라. 지금은 아무도 버스를 기다리지 않는 것처럼, 아무도 더 이상 길을 잃지는 않는다. 만일 그렇다면, 당신은 당신의 나이를 알리고 있는 셈이다.

당신의 폰이나 태블릿 스크린을 사실상의 비행기 표로 사용할 수 있다는 생각을 두려워하지 마시라. 처음에는 내 아내가 나를 이끌어 주어야만 했는데, 이 시스템에 내가 확신이 없었기 때문이다. 내 상상으론, 내 폰의 바코드를 내려다보며 게이트 담당자가 "무얼 하라는 거죠?"라고 말할 것만 같았다. 그들은 그것이 무엇인지 알고 있었고, 수년 동안 사용해왔음이 곧 밝혀졌다.

테크놀로지가 당신의 여가를 혁명하도록 하시라. 당신의 취미가 얼마나 기이한 것이든, 잘 안 알려져 있는 것이든, 구닥다리이든, 그 취미를 더 쉽고 더 즐길 만한 것으로 만드는 특정한 앱이 반드시 있기 마련이다. 소리로 새들을 알아보게 하는 앱도 있다. 트레인스포팅 앱들도 있다. 내가 당신을 스테레오타입으로 분류하지 못하게 하시라. 그저 구글에서 당신의 취미를 적어 보시길, 뒤에 "app"이라 적고 엔터! 빈 화면이 나오지는 않을 것이다.

어느 정도는, 스마트폰 전 세계에 태어난 사람으로서의 당신의 경험 자체가, 당신이 혁신의 빛나는 신세계를 헤쳐가도록 도움을 줄 것이다. 식기세척기가 인터넷에 접속할 필요가 없다는 사실은 누구라도 본능적으로 인지할 것이다. 하지만 수없이 많은 이런 류의 출현으로, 써보지 않는 한 그것이 유용한 것인지 아닌지 알 수 없게 되었다. 그러니 시도해 보시라. 온라인 안경을 써 보시라. 일하는 동안 고양이 눈으로 세계를 바라보시라. 유투브를 통해서 중앙 난방 펌프 고치는 방법을 배우시라. 모든 것이 이미 나와서, 당신을 기다리고 있다. 자, 양해해주신다면 말하겠다, 나는 요새 38초 만에 내가 탈 버스에 올라탄다. ■

ILLUSTRATION: TERENCE EDUARTE



THE JAGUAR CLUB FOR DISTINGUISHED FAST GENTLEMEN

MIKE HAWTHORN

Inaugural Member

매니시 폰데이는 BAFTA 그리고 선덴스 수상작인 다큐멘터리 필름 〈세나〉를 썼다. 재규어 레이싱 역사상 가장 위대한 인물들을 살펴보는 새 연재물의 첫 번째 글에서 그는 1958년 포뮬러 원 세계 챔피언인 마이크 호쏜의 비극적 이야기를 전한다.

마이크 호쏜의 유명한, 꽤나 아름다운 사진이 있다. 호쏜은 1955년부터 1957년까지 재규어를 탔던 레이서로, 1955년 '르 망 24시' 대회 우승자다. 사진에서 그는 자신의 '투어리스트 트로피 차고(차량 판매 및 정비소)' 밖에 주차된 3.4L 마크 I 재규어 VDU 881에 몸을 기대고 있다. 보닛에 걸터앉은 그의 얼굴엔 미소가 머물고 있는데, 바로 이 사람이 과거 포뮬러 원 월드 챔피언이며, 미래에 운영할 사업이 있던 사람이다.

그는 페라리와 함께 두 번째 해를 끝마친 상태였는데, 그 두 해 동안 동료 넷의 죽음을 견뎌내야 했다. 그 넷 가운데에는 그가 '내 친구mon-ami-mate'라고 불렀던 시골 사람인 피터 콜린스도 포함되어 있었다. 콜린스를 잃은 건 너무나도 큰 손실이었다. 마이크는 곧 은퇴했다. 그가 갈 곳은 이제 '투어리스트 트로피 차고'가 되었다.

당시 마이크 세대의 영국 레이서들은 달랐다. 전투욕은 그들의 피 속에서 여전히 불타올랐고, 전투기가 무엇인지 알 나이는 되었지만, 전투기를 몰기엔 아직 어렸다. 육체적으로 타고난 남자들이 스포츠 세계로 진입하는 것은 아주 자연스럽게 보였다. 공군 전투에서 죽음은 뿌리쳐내야 하는 것이라기보다는 직업상의 위험 정도였던 것처럼, 장교 식당 내 동료의 빈 의자에 잠깐 앉았다가 다음 번 맥주 잔을 비우고 곧바로 이동해야 했던 것처럼 말이다.

1955년 르 망 대회에서 마이크는 D 타입 재규어를 타고 출전했다. 당시 팀 동료 이보르 부엡이 앞서 나가자 당황했지만 곧 자신을 추스르고 승리를 향해 나아가게 된다. 당시 샴페인을 마시며 자축하는 그의 사진들이 아직 남아 있다. 신문사들은 그의 행동을 별로 달가워하지 않았지만, 그는 그들에게 자신이 어떤 기분이었는지 그 즉시 알리고 싶었던 것이다.

엔조 페라리에 관해서 마이크는 자서전 <나의 끔찍한 기쁨들>에서 변화무쌍했던 모습의 주인공으로 묘사한 바 있다. 그는 어느 날엔 누구도 이길 수 없는 강자였지만, 다음번엔 용서가 안될 정도로 느렸던 것이다. 또한 지독한 조울 증세를 보였다. 하지만 마이크 또한 만성 신장병에 시달리고 있었고, 당시 처방은 페니실린, 모르핀 그리고 스테로이드였을 것이다. 그리고 스테로이드의 부작용은 바로 조울증이다.

페라리는 자신의 서명이 적혀 있는 빈 종이를 마이크에게 건넸던 일화로도 유명하다. 그 종이는 1959년 시즌 동안 이탈리아 팀에 남아 있기로 하는 계약서였다. "네가 원하는 대로 써. 난 안 볼 테니까." 페라리는 그에게 말했다.

하지만 마이크는 팀에 머물지 않았다. 그는 1958년 말 은퇴를 결심한다. 1959년 1월 22일, 타고 있던 마크 I 재규어가 사고를 냈고, 이로 인해 마이크는 목이 부러지고 만다. 제어력을 잃었던 걸까? 그의 피앙세, 진 호워쓰의 생각은 그렇지 않았다. 그의 증세는 악화되었던 것이다. 그의 조울증은 그 어느 때보다도 심각해졌고, 그를 괴롭힌 건 일시적 의식 상실이었다. 하지만 그녀에게는 그가 마지막으로 의식을 잃은날이 되어버렸다. 그날은 비가 오는 날이었다.

자신의 사업장 앞에서 마크 I 재규어에 자랑스레 기대며 있는 마이크의 사진 속 모습은, 그의 인생이 무엇이었는지 대변해준다. 자신의 전투기를 배경으로 으스대는 듯한 자태의 파일럿, 건강과 (정복할 수 없는) 어두운 비밀을 동시에보여주는 사진. 그는 자신이 죽어가고 있음을 알고 있었지만, 적은 결코 알지 못 했을 것이다. ■

ILLUSTRATION: PATRICK MORGAN

JAGUAR GEAR

PERFORMANCE PERSONALISED

Jaguar Approved Accessories let you put your personal touch on the new Jaguar F-PACE – the Performance Crossover without performance compromise.

Brought to life by the same team that engineered your vehicle, all Jaguar Approved Accessories are conceived with your F- PACE in mind. Beautifully styled and infinitely practical, they are designed to perfectly complement your car and lifestyle.

When it comes to long-term performance and durability the same high standards apply. That's why we rigorously test all of our accessories in extreme conditions. This brutal testing inspires the confidence that allows us to offer a comprehensive warranty on all Jaguar Approved Accessories, giving you the peace of mind to enjoy the road, your way.

For more information visit accessories.jaguar.com or your local Jaguar Retailer.

THE ART OF PERFORMANCE

Vehicle Shown: Jaguar F-PACE in Italian Racing Red, fitted with the following optional accessories – Roof Cross Bars, Roof Sport Box.
Roof rails and cross bars are required for F-PACE roof mounted accessories. Roof rails are factory-fit and must be ordered at time of vehicle order.

LEGENDS ARE FOREVER

EL PRIMERO I 36'000 VpH Classic Cars

ZENITH

WATCH MANUFACTURE SINCE 1865

www.zenith-watches.com