



18th YEAR of PUBLICATION

**MBC**

# MOTOR SPORTS

# 2013

*Since 1997*

**KUMHO TIRES**



株式會社 韓中油化



(주)에코이앤씨  
ECO ENERGY AND CHEMICAL



# 2013 CJ 헬로비전 슈퍼레이스 챔피언십

## 대회종목

슈퍼레이스의 클래스는 배기량과 개조범위, 참가차량에 따라 나뉘며, 2013년에는 참가선수수에 따라 '챔피언십 3종목'과 '원메이크 챌린지 1종목'으로 구분된 4개 클래스로 진행된다.

**슈퍼6000 클래스** 배기량 6200cc, 470마력의 일명 괴물카레이스로 불리는 최고종목의 스톡카레이스다.

**GT 클래스** 양산차 경주의 근간이 되는 1600cc 초과 5000cc 이하의 차량들이 참가하는 경기다.

**NEXEN N9000 클래스** 1600cc급의 차량이 출전하는 경기로 참가비와 타이어를 지원하며 컷오프제도와 패자부활전을 도입하여 흥미를 배가시키고 있다.

**VENTUS 클래스 (원메이크 챌린지)** 국내 최초의 승용디젤 원메이크 클래스로 쉐보레 크루즈 단일차종만이 출전한다.

## 2013 경기일정

Round	일시	장소	내용
1전	5월 4일 ~ 5일	영암	슈퍼레이스 개막전
2전	6월 7일 ~ 9일	중국 상해	슈퍼레이스 아시아대회 중국전 Tianma Circuit
3전	7월 6일	인제	나이트레이스
4전	8월 3일	태백	나이트레이스
5전	8월 30일 ~ 9월 1일	일본	슈퍼레이스 아시아대회 일본전
6전	9월 29일	인제	슈퍼레이스 invitation대회
7전	10월 27일	영암	슈퍼레이스 최종전
종합시상식	12월 미정	서울	2013시즌 종합시상식

## 경기방식

**예선** 한 바퀴를 가장 빠르게 주행한 기록순으로 결승그리드가 정해지는 타임트라이얼방식

**결승** 정해진 바퀴 수를 주회하고 가장 먼저 체커기를 받는 순서대로 순위결정

**스타트방식** 슈퍼6000 & GT클래스 통합전은 롤링스타트, 넥센N9000과 벤투스 클래스는 스탠딩스타트로 진행

## 결승포인트 부여방식

순위	1위	2위	3위	4위	5위	6위	7위	8위	9위	10위
점수	25	18	15	12	10	8	6	4	2	1

## 핸디캡 웨이트 부과방식

1위	2위	3위	4위	5위	6위	7위이하	리타이어
+50kg	+30kg	+20kg	-20kg	-30kg	-40kg	-50kg	-50kg

※ 최대 100kg까지 적용하며 핸디캡 웨이트의 차감은 차량에 적용된 웨이트에서 한다.

방송 **좋은친구 MBC**

후원



# Catch me if you can

Like a cheetah, our new ultra high performance tire has no equal



ECSTA LE Sport

18th YEAR of PUBLICATION

# MBC

## MOTOR SPORTS Yearbook 2013

Since 1997



본 인쇄물은 MBC 문화방송이 모터스포츠 주관방송사로서 한국 모터스포츠의 활성화와 폭넓은 저변확대를 위해 2012시리즈를 마감하고 2013시리즈를 준비하며 발행한 것입니다.

**발행** (주)문화방송 스포츠국  
150-728 서울특별시 영등포구 여의도동 31번지  
전화 : 789-2624 / 팩스 : 783-8249

**주관부서** 스포츠국  
부장 이도윤, 백창범  
PD 심호준, 함영승, 김병철

**함께 수고하신분**  
심호준, 김병철(PD)  
김병현(모터스포츠 자유기고가)

**제작** 이레커뮤니케이션  
서울 중구 수표로 43 (저동 2가)  
전화 : 2267-7112 / 팩스 : 2264-1289

**광고대행** 씨밀레 T & T  
서울 양천구 목동 현대41타워 2501호  
전화 : 0505-386-5151 / 팩스 : 3142-0513

**발행일** 2013년 4월 30일

※ 이 연감의 전부 또는 일부를 사용하고자 할 때에는 (주)문화방송 스포츠국이나 이레커뮤니케이션의 승인을 받아야 합니다.

비매품

# CONTENTS

9	발간사 / MBC스포츠국장 이형관
11	축사 / (사) 한국자동차경주협회장 변동식
12	MOTORSPORTS HOT NEWS
<b>SPECIAL 1 F1 2012 KOREAN GRAND PRIX</b>	
16	2년 연속 정상등극한 S. 페텔 포효
26	개선된 교통과 숙박시설, 사이의 축하공연 어우러져 3년 연속 구름관중으로 대중화기반 다졌다
32	Interview / 대회조직위원회 위원장 박준영
<b>SPECIAL 2 MBC와 F1</b>	
36	MBC와 F1 한국그랑프리 2012
41	F1 TV중계방송 쉽게 즐기기
48	포물리의 형제들
<b>SPECIAL 3 WHAT'S NEW IN 2013</b>	
50	달라진 규정 - 규정변화로 본 2013년형 F1머신
52	Formula 1™ Circuit & Calendar
57	Formula 1™ TEAMS
60	Formula 1™ DRIVER'S LINE-UP
64	Formula 1™ 2013시즌 관전포인트
<b>REVIEW 1 2012 KOREA MOTORSPORTS</b>	
66	HELLO MOBILE SUPERRACE CHAMPIONSHIP
86	KOREA SPEED FESTIVAL
90	HANKOOK DDGT CHAMPIONSHIP
92	NEXEN TIRE RV CHAMPIONSHIP
94	KOREA KART CHAMPIONSHIP
<b>REVIEW 2 2012 WORLD MOTORSPORTS</b>	
96	F1 GRAND PRIX
104	INDY CAR
111	WORLD RALLY CHAMPIONSHIP
116	INDIANAPOLIS 500
119	Le Mans 24 Hours
122	MASTERS of F3
125	DAKAR RALLY
<b>SPECIAL 4 MARKETING</b>	
128	금호타이어, 대한민국 레이싱 견인하다
<b>GUIDE 1 132 슈퍼GT시리즈</b>	
<b>GUIDE 2 135 F1 한국그랑프리 3년을 빛낸 홍보대사</b>	
<b>GUIDE 3 138 RACING CAR</b>	
<b>GUIDE 4 140 SAFETY CAR</b>	
<b>GUIDE 5 143 RACING HELMET</b>	
<b>GUIDE 6 146 데모런</b>	
<b>GUIDE 7 149 F1 GRAND PRIX HISTORY</b>	



# 2013 World Motorsports

	국내 경기	F1(Formula 1)	F3 Euro Series	WR
1 January				1전 / 15~20일 Rallye
2 February				2전 / 07~10일 Rally S
3 March	10일 1전 / 야마하카트(파주) 17일 1전 / 코리아카트(파주) 31일 1전 / 코리아랠리(춘천)	1전 / 15~17일 AUSTRALIAN / Melbourne 2전 / 22~24일 MALAYSIA / Kuala Lumpur	1전 / 23~24일 Autodromo Nazionale Monza	3전 / 07~10일 Rally C
4 April	14일 1전 / RV챔피언십(영암) 21일 1전 / 코리아스피드페스티벌(영암)	3전 / 12~14일 CHINA / Shanghai 4전 / 19~21일 BAHRAIN / Sakhir	2전 / 12~14일 Silverstone	4전 / 11~14일 Voda
5 May	5일 1전 / 슈퍼레이스(영암) 5일 2전 / 코리아랠리(춘천) 12일 2전 / 야마하카트(파주) 26일 2전 / 코리아스피드페스티벌(영암)	5전 / 10~12일 SPAIN / Catalunya 6전 / 23~26일 MONACO / Monte Carlo	3전 / 4~5일 Hockenheimring 4전 / 18~19일 Brands Hatch	5전 / 01~04일 Rally A 6전 / 31~6월 Acrop
6 June	9일 2전 / 슈퍼레이스(중국) 16일 3전 / 코리아스피드페스티벌(영암)	7전 / 07~09일 CANADA / Montréal 8전 / 28~30일 GREAT BRITAIN / Silverstone	5전 / 1~2일 Red Bull Ring	7전 / 20~23일 Rally c
7 July	7일 3전 / 야마하카트(파주) 7일 3전 / 코리아랠리(춘천) 7일 3전 / 슈퍼레이스(인제) 21일 4전 / 코리아스피드페스티벌(영암)	9전 / 05~07일 GERMANY / Nürburgring 10전 / 26~28일 HUNGARY / Budapest	6전 / 13~14일 Norisring	
8 August	4일 4전 / 슈퍼레이스(태백)	11전 / 23~25일 BELGIUM / Spa-Francorchamps	7전 / 17~18일 Nürburgring	8전 / 01~04일 Neste 9전 / 22~25일 ADAC
9 September	1일 5전 / 슈퍼레이스(일본) 1일 4전 / 야마하카트(파주) 8일 5전 / 코리아스피드페스티벌(영암) 8일 4전 / 코리아랠리(춘천) 29일 6전 / 슈퍼레이스(인제)	12전 / 06~08일 ITALY / Monza 13전 / 20~22일 SINGAPORE / Singapore	8전 / 28~29일 Zandvoort	10전 / 12~15일 Rally A
10 October	20일 6전 / 코리아스피드페스티벌(영암) 27일 7전 / 슈퍼레이스(인제)	14전 / 04~06일 KOREA / Yeongam 15전 / 11~13일 JAPAN / Suzuka 16전 / 25~27일 INDIA / New Delhi	9전 / 19~20일 Hockenheimring	11전 / 03~06일 Rallye 12전 / 24~27일 RallyR
11 November	3일 5전 / 야마하카트(파주) 3일 5전 / 코리아랠리(춘천)	17전 / 01~03일 ABU DHABI / Yas Marina 18전 / 15~17일 UNITED STATES / Austin 19전 / 22~24일 BRAZIL / São Paulo	10전 / 26~27일 Paul Ricard	13전 / 13~16일 Wales

※ 국내 일정은 주최측 사정에 따라 변경될 수 있습니다.

# Calendar

WRC (World Rally)	FIA GT1 Championship	IRL Indy Car Series	NASCAR Sprint Cup
01일 Monte-Carlo			
05일 Sweden			1전 / 24일 Daytona 500 / Daytona
09일 Guanajuato Mexico		1전 / 24일 Streets of St. Petersburg	2전 / 3일 Subway Fresh Fit 500 / Phoenix 3전 / 10일 Kobalt Tools 400 / Las Vegas 4전 / 17일 Food City 500 / Bristol 5전 / 24일 Auto Club 400 / Auto Club
14일 Elfhone Rally de Portugal	1전 / 01일 FRANCE / Nogaro 2전 / 20~21일 BELGIUM / Zolder	2전 / 07일 Barber Motorsports Park 3전 / 21일 Streets of Long Beach	6전 / 7일 STP Gas Booster 500 / Martinsville 7전 / 13일 Kobalt Tools 400 / Las Vegas 8전 / 21일 Food City 500 / Bristol 9전 / 27일 Auto Club 400 / Auto Club
14일 Argentina 15일 02일 Polis Rally		4전 / 05일 Sambódromo do Anhembi 5전 / 26일 Indianapolis Motor Speedway	10전 / 5일 Aaron's 499 / Talladega 11전 / 11일 Bojangles' Southern 500 / Darlington 12전 / 27일 Coca-Cola 600 / Charlotte
13일 S'italia Sardegna		6전 / 01일 Belle Isle, Michigan 7전 / 02일 Belle Isle, Michigan 8전 / 08일 Texas Motor Speedway 9전 / 15일 Milwaukee Mile 10전 / 23일 Iowa Speedway	13전 / 5일 FedEx 400 / Dover 14전 / 3일 Fan Driven 400 / Pocono 15전 / 27일 Quicken Loans 400 / Michigan 16전 / 27일 Toyota/Save Mart 350 / Sonoma 17전 / 27일 Quaker State 400 / Kentucky
	3전 / 13~14일 NETHERLANDS / Zandvoort	11전 / 07일 Pocono Raceway 12전 / 13일 Exhibition Place Toronto 13전 / 14일 Exhibition Place Toronto	18전 / 6일 Coke Zero 400 / Daytona 19전 / 14일 Lenox Industrial Tools 301 / New Hampshire 20전 / 28일 Crown Royal 400 / Indianapolis
13일 Oil Rally Finland 15일 Rallye Deutschland	4전 / 17~18일 SLOVAKIA / Slovakia Ring	14전 / 04일 Mid-Ohio Sports Car Course 15전 / 25일 Sonoma Raceway	21전 / 4일 Pennsylvania 400 / Pocono 22전 / 11일 Cheez-It 355 at The Glen / Watkins Glen 23전 / 18일 Pure Michigan 400 / Michigan 24전 / 24일 Irwin Tools Night Race / Bristol
15일 Australia		16전 / 01일 Streets of Baltimore	25전 / 1일 AdvoCare 500 / Atlanta 26전 / 7일 Federated Auto Parts 400 / Richmond 27전 / 15일 GEICO 400 / Chicagoland 28전 / 22일 Sylvania 300 / New Hampshire 29전 / 29일 AAA 400 / Dover
16일 de France-Alsace 17일 ACC-Rally de Espana	5전 / 12~13일 SPAIN / Navarra	17전 / 05일 Reliant Park 18전 / 06일 Reliant Park 19전 / 19일 Auto Club Speedway	30전 / 6일 Hollywood Casino 400 / Kansas 31전 / 12일 Bank of America 500 / Charlotte 32전 / 20일 Camping World RV Sales 500 / Talladega 33전 / 27일 Goody's Fast Relief 500 / Martinsville
17일 Rally GB	6전 / 16~17일		34전 / 3일 AAA Texas 500 / Texas 35전 / 10일 AdvoCare 500 / Phoenix 36전 / 17일 Ford EcoBoost 400 / Homestead-Miami



# 2013 FORMULA 1 코리아 그랑프리

10. 4(금) ~ 6(일) / 영암 국제자동차경주장

“국민에게 사랑받는 F1이 되겠습니다.”

- 전 세계 190개국 6억명이 대한민국을 주목하고 있습니다.
  - 올림픽, 월드컵과 더불어 세계 3대 스포츠 이벤트, 국가브랜드 5조8천억원 가치상승 효과
- F1대회는 손실을 훨씬 초과하는 직접적인 유무형의 파급효과가 나타납니다.
  - 대회기간 중 관람객 389억 지출효과, 1,760억원 경제 파급효과, 2천여명 고용창출
- 경주장(KIC)이 지역민의 문화·여가 공간으로 자리매김하였습니다.
  - 국내 유일 국제규모 카트 경기장, 오토캠핑장, 생활 야구장 등 운영
- F1서킷을 활용한 모터클러스터 조성사업이 본격 가동되었습니다.
  - 2013 ~ 2016(4년간) 786억 투입 『차부품 고급 브랜드화 연구개발』 사업 추진
- 중앙정부가 관심을 가지게 되어 F1에 대한 재정지원이 증가하였습니다.
  - 대한민국 국격 상승 등 국가발전에 기여, 국비 등 100억원 확보

■ 티켓 가격

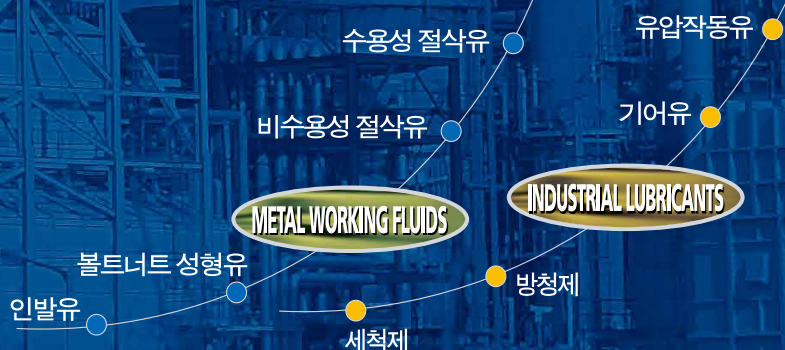
등급	좌석명	금요일	토요일	일요일	전일권	등급	좌석명	금요일	토요일	일요일	전일권
R	메인그랜드스탠드	20,000	340,000	720,000	890,000	A	스탠드 C, D	10,000	120,000	200,000	-
S	스탠드 A	15,000	260,000	480,000	600,000	B	스탠드 B, E, F, G, H, I, L	5,000	80,000	120,000	-

■ 할인 혜택 • 3월말까지 40%, 4월말까지 30%, 5월말까지 20% 할인이 실시됩니다. • 15세 미만 청소년, 65세 이상 어르신, 장애인, 국가유공자는 50% 상시할인 혜택이 주어집니다.



티켓판매처 : 옥션티켓·G마켓티켓, 공식홈페이지([www.koreangp.kr](http://www.koreangp.kr)) / 구매문의 : 1588-3448, 061-288-5152

# 한국 윤활유의 중심 사람, 기계 그리고 윤활유



## 절삭유의 명품

한중유화는 기계의 수명연장을 위한 윤활공학을 바탕으로 노력하고 있습니다.



인증업체

株式會社 韓中油化

HANJUNG OIL & CHEMICAL CO., LTD.

본 사 | 경남 김해시 한림면 병동리 1005번지  
서울사무소 | 서울시 양천구 목동 현대41타워 2509호

TEL : 055\_343\_0051~3  
TEL : 02\_3142\_0510

FAX : 055\_345\_1804  
FAX : 02\_325\_0591

## 2013 모터스포츠 연감을 발간하며



MBC스포츠국장 이형관

지금으로부터 18년을 거슬러 올라가는 1995년,

저는 개나리의 노란 꽃잎이 수줍게 얼굴을 내밀기 시작한 3월19일 용인 스피드웨이에서 새로운 역사탄생을 지켜보고 있었습니다.

우렁찬 엔진소리와 함께 형형색색의 자동차들이 질주를 시작한 MBC그랑프리 한국모터챔피언십시리즈! 첨단기술과 자금력을 앞세운 자동차 선진국들의 불꽃튀는 경쟁 속에 전 세계적 인기를 누려온 '꿈의 스포츠' 자동차레이스가 국내에서도 공식대회로 개최되고 텔레비전 중계까지 실시되면서 한국모터스포츠의 화려한 원년이 막을 올린 것입니다.

당시 입사 9년차로 '국내 최초의 모터스포츠전문 방송기자'가 된 저는 다른 기자들이 경험하지 못한 새로운 세계를 취재하는 행운을 얻었고 자동차들이 펼치는 짜릿한 스피드 대결과 아찔한 사고의 순간, 역동적 코너링에 이어 찰나의 승부에서 교차되는 환희와 좌절까지 시청자들에게 생생하게 전달하며 바쁘게 현장을 누볐습니다.

겨울 한국모터스포츠의 역사적 첫 시즌을 마무리 한 그해 겨울 찾아 온 다카르랠리 취재는 저에게 또 하나의 행운이었습니다.

'죽음의 레이스'로 악명높은 다카르랠리에 참가한 최초의 한국인으로 기록된 김한봉 선수를 앞세운 쌍용자동차팀과 함께 했던 3주간의 일정은 영원히 잊지 못할 소중한 기억들로 남아있습니다.

북아프리카의 험준한 아틀라스산맥을 넘어 생명의 흔적조차 찾아보기 힘든 사하라사막에 목숨을 걸고 도전한 레이서들의 투혼은 그 자체로 인간승리의 감동드라마였을 뿐만 아니라 변화무쌍한 사하라의 낮과 밤은 매 순간마다 대자연의 경이로움을 깨닫기에 충분했습니다.

이처럼 모터스포츠는 저의 28년 기자생활에서 빼놓을 수 없는 소중한 경험과 시간을 허락했고, 때로는 인생의 의미를 되새겨보게 한 의미있는 추억들을 제공했습니다.

저는 한동안 레이서들이 펼치는 승부의 현장에서 떠나있었지만 그 사이 한국모터스포츠는 MBC와 더불어 눈부신 발전을 이룩했습니다. 레이서들의 기량은 해마다 향상을 거듭했고 팬들의 눈높이도 세계적 수준으로 높아졌습니다.

마침내 '세계 3대 스포츠이벤트' 중 하나로 불리는 F1그랑프리까지 개최할 수 있게 된 것입니다. 이 모든 것이 18년 전 MBC가 뿌린 작은 씨앗에서 시작하여 모든 모터스포츠인들과 함께 노력하여 얻은 소중한 결실이라고 자부합니다.

F1개최에서 더 나아가, 한국드라이버가 당당히 F1 포디엄에 서는 그날까지 MBC는 모터스포츠와 함께 갈 것입니다.

끝으로 MBC의 애정이 담긴 연감발행을 위해 애쓰신 모든 분들께 감사의 인사를 드립니다.

감사합니다.



# Motorsports 지식나눔 캠페인

<http://www.kara.or.kr>

## 모터스포츠 도서관 건립에 여러분의 힘을 보태주세요

우수 기증자에 F1 그랑프리 등 국제 레이싱 대회 입장권 증정  
기부자 이름을 책 표지 및 공식 홈페이지 기재하여 영원히 간직

(사)한국자동차경주협회가 회원 여러분의 도움을 받아 모터스포츠 지식을 나누는 미니 도서관을 열고자 합니다. 모터스포츠 및 자동차와 관련된 도서나 자료를 기증하여 주시면 소중히 모아 회원 모두가 공유하는 정보 창고로 활용하도록 하겠습니다.

<b>기증 대상 품목</b>	모터스포츠 및 자동차와 연관된 국내외 도서, 자료집, 논문, 백서, 국내외 잡지 등. 1권부터 양에 상관 없이 자유 기증
<b>기증 방법</b>	- (02)424-2951로 전화하셔서 기증 의사를 밝히시면 무료 택배기사를 계신 곳으로 보내드립니다. - 아래의 협회 주소로 개별 발송해 주셔도 됩니다.
<b>기증 기간</b>	2013년 03월 11일부터 무기한
<b>기증자 특전</b>	- 우수 기증자를 선발, F1 그랑프리 등 주요 국제 대회 입장권 1인 2매 증정 (2013년 03월 이내 기증자에 추가 특전 부여) - 모든 기증자에게 소정의 기념품 제공(추후 발표 후 개별 배송) - 기증 도서 표지에 기증자 성함 기재 스티커 부착 - KARA 공식 홈페이지 모터스포츠 지식 나눔 캠페인 명예의 전당에 성함 등재 - 우수 기증자 선발해 2013년 모터스포츠인의 밤 행사 특별 테이블 초대
<b>협회주소</b>	서울특별시 마포구 상암동 1605 누리꿈스퀘어 비즈니스타워 20층



KOREA AUTOMOBILE RACING ASSOCIATION

# 2013, 대한민국 모터스포츠 도약의 기회를 다짐하며



(사)한국자동차경주협회장 **변 동 식**

2013년 우리 모터스포츠는 커다란 도약의 기회를 맞이하게 됩니다.

우리는 올해 38여회의 공인레이스를 준비하고 있습니다. 이는 이 땅에 모터스포츠가 뿌리를 내린 이후 역대 최다기록입니다. 이 가운데는 5~6회에 달하는 국제경기도 포함되어 있습니다. 비약적인 성장의 지표가 드러난 셈입니다.

(사)한국자동차경주협회는 2013년 40만명의 관중을 목표로 하고 있습니다. 이는 자동차경주가 국내 스포츠 문화의 빼놓을 수 없는 중대 축으로 자리매김하게 된다는 의미입니다.

이제 순수 동호인들의 모임에서 출발한 자동차경주를, 대중속으로 파고드는 인기종목의 반열에서 다루어야 하는 시기를 맞이했습니다. 이는 모터스포츠의 진정한 주인인 관중과 시청자들의 냉정한 평가를 받아야 한다는 뜻이기도 합니다.

협회는 올해 크게 불어난 모터스포츠의 외형적 성장에 걸맞는 질적변화를 도모하고자 합니다. 스포츠맨십에 의거한 경기력의 향상, 회원 및 라이선스 보유자의 증대, 경기오피셜의 문화프로그램구축, 글로벌시대에 걸맞는 국제활동강화, 그리고 법제도의 개선을 통한 중장기적 발전기틀마련 등이 핵심적인 과제가 될 것입니다.

이같은 노력을 통해 100만 관중시대를 달성하자는 협회의 중장기 비전이 한 걸음 더 현실화 될 것이라 확신합니다.

이를 이루기 위한 노력의 과정에서 우리는 모터스포츠가 가진 문화의 힘을 보여주고 스스로 자부심을 느끼게 되기를 바랍니다.

2013년 연감발행을 위해 힘써주신 제작진 및 후원사 여러분께 감사의 말을 전합니다.

# MOTORSPORTS HOT NEWS

## 팬들의 심장을 두근거리게 한 핫이슈

1월1일 다카르랠리로 포문을 연 2012년 모터스포츠는 수많은 이슈를 만들어냈다. '죽음의 레이스' 다카르랠리에서의 사망사고, 'F1 황제' 슈마허의 은퇴선언, 쉘보레의 WTC 철수, BMW의 DTM 점령, F1 미국그랑프리 개최 등이 모터스포츠 팬들을 울고 웃겼다. 2012년 핫이슈를 정리해 본다



### 국제규모의 카트경기장 개장

전남 영암 국제자동차경주장에 국제규모의 카트(KART) 전용경기장이 9월9일 개장되었다. 영암경기장은 총공사비 16억원을 들여 5만1,000㎡(1만 5,000여평)의 면적에 1.2km에 달하는 국내 최장길이의 코스와 너비 8~12m 규모로 국제카트협회(CIK-FIA)가 요구하는 규격과 안전시설 조건을 충족시키는 카트경기장을 건설하였다.

코스구성은 테크니컬코스, 스피드코스, 레저코스 등 총 5개로 카트선수들의 대회와 일반인을 대상으로 하는 카트체험을 동시에 운영할 수 있는 하이브리드코스로 설계된 국내 최초 개장된 국제규격 경주장이다. 현재 국내에는 잠실카트체험장, 파주 스피드파크, 경주카트밸리 등의 카트경기장이 있다. 제주에도 관광객을 대상으로 하는 레저카트장이 있지만 국제규모대회 개최가 가능한 곳은 영암

F1카트경기장이 유일하다.

카트경기장 이용료(주말기준)는 저렴하게 책정됐다. 레저카트가 10분에 1만2,000원, 레이싱카트는 3만원으로 수도권 카트장에 비해 30%가량 싸다고 한다. 레이싱카트 소지자가 코스를 임대할 경우 오전과 오후 각각 2만5,000원이면 주행가능하다.

박준영 전남도지사는 "F1서킷에 이어 카트경주장까지 갖춰 코리아인터내셔널서킷은 명실상부 국내 모터스포츠 메카로 확고하게 자리매김하게 되었다"며 "이곳에서 한국인 최초의 F1드라이버가 탄생하기를 바란다"고 말했다.

### 금호타이어,

### 11년 연속 마스터즈 F3에 독점공급

금호타이어가 2014년까지 네덜란드 잔부르트에



서 열리는 마스터즈 F3의 공식타이어 공급업체로 선정되었다. 2012년 시즌에는 레이싱타이어 엑스타 S700, W700 400여개를 전량 유상공급했다. 이 대회는 관중동원, 대회수준 등 규모나 권위면에서 손꼽히는 대회로 홍보효과가 높아 세계적 자동차 관련업체들의 마케팅경쟁이 치열하게 벌어지는 이벤트이다.

금호타이어는 지난 2002년 브리지스톤을 제치고 이 대회 공식타이어로 선정되어 올 2012년까지 11년간 대회 출전자 전체에 자사 대표브랜드인 엑스타 레이싱용 타이어를 유상공급하고 있다. 참가 첫 해인 2002년, 경주차 16대의 전년 기록갱신이라는 놀라운 성과를 이루었고, 매년 기록을 앞당기며 금호타이어 레이싱타이어의 성능과 기술력을 입증하고 있다.

### 한국그랑프리의 핵심보직 한국인 3명이 맡아

대회 의료총책임자, 경기위원장, 경기사무국장 등 2012년 F1 한국그랑프리의 핵심보직의 대부분을 한국인이 맡았다. 국내 첫 F1 최고의료책임자(CMO)는 전남대 의대 범희승(55) 박사가 그 첫번째 주인공으로 한국그랑프리를 유치한지 3년만이다. CMO는 경기 중 현장에 투입되는 의료진 170여명을 지휘하는 자리다. 20여대의 머신이 시속 300km를 넘나드는 속도로 경기를 치르기 때문에 유사시 드라이버들의 생명을 구해야하는 자리다. 국내외를 불문, 역대 F1대회에서 한국인 의사가 CMO를 맡은 건 이번이 처음이다. 지난 2010~2011년 F1 한국그랑프리에서 국제자동차연맹(FIA)이 직접 선임한 호주출신 릭 하겐(64)이 CMO를 담당해 왔다.



의료총책임자  
범희승

범 박사는 전남대 F1조직위의 추천, 한국자동차경주협회(KARA)의 선임과 FIA 의료위원장, 스포츠부문 사무국장의 승인 및 심사를 거쳐 최종 선정되었다. 전남대 의대를 졸업했으며 전남대병원 핵의학센터장, 전남대 화순병원 원장 등을 지냈다. 지난 두 해의 한국그랑프리에서는 부 CMO를 맡았고, 같은 기간 F1 터키·일본·호주 그랑프리에서도 의료진으로 참가해 관련경험을 쌓아왔다.

한국그랑프리 경기위원장(Clerk of the Course) 역시 한국인으로서는 최초로 최용석(39) 씨가 맡았다. 최씨는 지난 1993년부터 20년간 F3 코리아슈퍼프리, F1 한국그랑프리 등 굵직한 모터스포츠대회에서 심판원으로 활동해왔으며 특히 2012년 슈퍼레이스의 경기위원장을 역임하기도 했다.



경기위원장  
최용석

F1 경기위원장인 COC는 그 대회의 경기진행을 총괄책임지는 메인헤더이다. 피트는 물론 패독, 코스 등에 배치된 800여명의 오피셜을 통솔하며 5km가 넘는 경기장 전체를 통솔해야하는 막중한 자리다. 경기의 시작과 종료, 만일에 벌어질 수 있는 각종 사고에 완벽히 대처해 6억명의 시청자가 지켜보는 F1 레이스를 매끄럽게 진행하는 막중한 역할이 그가 해야할 업무이다. 지난 2010년과 2011년 두 차례의 한국 그랑프리 때는 FIA가 선임한 팀 쉐켄(71, 호주) 씨가 경기위원장을 담당했다. 최용석 씨는 이번 COC 선임으로 한국인 최초의 F1 경기위원장이 된 것은 물론 2012년 열린 20개의 F1그랑프리를 통틀어 최연소 경기위원장으로 기록되었다. 그는 현재 아주자동차대, 경기대에서 겸임교수로 재직하며 후학을 양성하고 모터스포츠관련 다수의 논문을 발표하는 등 학계에서도 지속적으로 활동하고 있다.

세 번째 주인공은 F1기간 중 오피셜운영을 담당하는 경기사무국장(Secretary of Meeting) 주지은(39)씨다. 전남 F1조직위원회의 추천으로 선임된 주씨 또한 여성오피셜로는 국내 최초로 F1대회의 SOM 직을 수행했다. 조직위원회는 2013년 경기에는 국내인력의 비중을 좀더 높일 방침이라고 했다.

### 사이, 한국그랑프리 체커플래거로 등장



‘월드가수’ 사이가 경기장을 찾아 다시 한번 그 존재감을 확인하며 2012년 F1 한국그랑프리 홍보대사로써 새로운 기록을 쓰며 역할을 톡톡히 해냈다. 2012년 하반기 각종 음원차트를 점령하고 전

세계를 마구간(?)으로 만들며 돌풍을 일으킨 가수 사이가 10월14일 오후 경기장에서 결승경기를 관람한 후 F1 한국그랑프리 최종우승자를 알리는 체커플래거로 나섰다. 사이가 체커플래그(flag)를 흔드는 모습이 카메라에 잡히자 관중석에서 환호성이 터져오른 것은 물론 방송을 접하는 전세계 시청자들 또한 월드가수의 사이의 등장에 열광했을 것이다. 흰색과 검정색 체크무늬로 구성된 체커플래그는 드라이버가 모든 랩을 마치고 경기가 종료되었음을 알리는 것발신호로 통상은 F1 대회 타이틀 스폰서 최고책임자나 해당국가의 수상 등 유명인사가 맡는 것이 관례였다. 가수로서 체커플래거가 된 것은 사이가 처음이다.

경기종료 후 이어진 특별축하공연에는 5만명 이상의 관중이 몰려 사이의 인기를 실감하게 했다. 과거 F1대회가 끝나면 관중들이 썰물처럼 경주장을 빠져나갔던 것과는 너무나 대조적인 모습으로 이날은 대부분의 관중이 경기종료와 함께 공연장으로 이동하는 한편 더 많은 관객이 가족단위 혹은 삼삼오오 사이의 말쭙을 보기위해 야외공연장으로 몰려들었다. 또 새벽부터 줄을 서있는 열성팬들 때문에 경찰이 투입돼 폴리스라인을 치며 질서유지에 나서는 등 영암서킷은 종일 북새통을 이뤘다.

앞서 열린 시상식에서도 사이는 말쭙쇼를 선보였고, 레드불 듀오 세바스찬 페텔과 마크 웨버도 결승전 직전 사이의 지도로 패독 앞에서 말쭙을 취박수갈채를 받기도 했다. 또 400여명의 각국 언론의 열띤 취재현장인 미디어센터에서도 사이의 ‘강남스타일’은 단연 최고인기였고, 듣기만해도 어깨를 들썩이게 만드는 리듬은 설명할 필요없이 세계적인 그들의 입가를 떠나지 못했다. 그야말로 사이와 강남스타일과 말쭙이 2012 F1한국그랑프리의 영암서킷 또한 예외없이 후끈 달구며 멋진 피날레로 마무리지어 주었다.

### 최해민, 한국인 최초로 인디카 레이스 입성 도전

최해민이 미국 포뮬러레이스 최정상인 인디카시리즈를 목표로 USF2000에 출전했다. F1그랑프리가 유럽중심으로 열린다면 인디카시리즈는 대부분 북미에서 열리고 있다. F1에 진출하기 위해선 포뮬러 입문단계를 지나 F3, GP2 등을 통과해야 하는 것처럼 인디카시리즈도 USF2000, 인디라이츠 등을 거쳐야 입성할 수 있다. 지난 1999년 카트(KART)로 모터스포츠와 인연을 맺은 최해민은 2000년 코리아카트그랑프리에서 다섯 차례나 우승컵을 안았다. 2002년에 포뮬러1800 클래스로 오른 최해민은 그해 6위로 시즌을 마쳤고, 이후 2004년 BAT GT챔피언십에서 종합2위로 뛰어오르는데 이어 2005년 챔피언 자리에 올랐다. 2007년엔 한국드라이버로는 최초로 미국 포뮬러레이스에 입문해 IMSA 스타 마쓰다챔피언십 라구나 세카 19위를 하는 등 활동무대를 미국으로 넓혔고, 2009~2010년엔 다시 국내무대에서 뛰다가 2012년부터 본격적으로 미국 USF2000에 출전하면서 미국 포뮬러레이스 최정상인 인디카시리즈를 목표로 매진하고 있다.



### EXR팀106, 쉐보레레이싱 6연패 제동

EXR팀106 레이싱팀의 유경욱이 슈퍼레이스 엑스타 GT클래스에서 라이벌 쉐보레레이싱팀의 이재우를 꺾고 챔피언으로 등극했다. 이로써 EXR팀



106 레이싱팀은 올시즌 클래스 변경 후 개막전 우승을 비롯, 총 7회 중 5회의 우승컵을 휩쓸며 3년 연속 챔피언팀이라는 목표를 달성해 국내 간판팀의 반열에 오르게 되었다.

유경욱은 “쉐보레레이싱팀은 슈퍼2000 클래스 시절부터 쌓아온 노하우가 대단한데 이를 시즌 중반부터 따라잡아 결국 우승을 이뤘다는 점에서 자부심을 가질만하다고 생각한다”며 “미캐닉들의 기술력과 드라이버의 기술력이 서로 시너지효과를 내면서 우승까지 이어지지 않았는가 싶다”고 소감을 밝혔다.

또한 EXR팀106 슈퍼루키프로젝트를 통해 2011년 프로레이서로 데뷔한 초대 슈퍼루키 윤광수(SL 모터스포츠)도 예선, 결승 베스트랩기록 및 최종전 우승컵을 차지하며 슈퍼루키로서의 진면목을 보여주며 데뷔 2년만에 N9000 클래스 챔피언으로 등극했다.

### 슈퍼레이스 사상 첫 여성레이서 우승자 탄생

슈퍼레이스챔피언십 사상 처음으로 여성 우승자가 탄생했다. 그 주인공은 팀챔피언스의 전란희로 2012년 9월16일 강원도 태백레이싱파크에서 열린 시즌 6라운드 N9000 클래스에서 우승을 거뒀다. 2006년 시작된 슈퍼레이스 7년 역사상 첫 여성챔피언 탄생의 순간이었다.

전란희는 2006년 처음 모터스포츠를 직접 본 뒤 자동차경주의 매력에 빠져들어 2007년 드라이버로 변신했고, 2008년에는 아마추어대회에서 시즌 종합우승을 차지하기도 할만큼 자질을 보여왔다. 이후 본격적인 레이서가 되기 위해 그동안 다니던 직장도 그만두고 2008년 아주자동차대학 모터스포츠학과에 늦깎이로 입학해 카레이서 출신 박정룡 교수로부터 이론과 실기를 익히며 실력을 쌓았다고 한다.



### 한국타이어 모터스포츠팀, 슈퍼GT 300서 종합 2위

한국타이어가 후원하는 한국 KTR팀이 일본 슈퍼GT300 클래스 시즌 종합 2위를 달성했다. 마사미 카게야마와 토모노부 후지 등 2명의 드라이버가 포르쉐 911 GT3 R로 출전한 한국 KTR팀은 슈퍼GT 총 8라운드 중 지난 6월과 9월에 열린 3전(말레이시아 세팡)과 6전(일본 후지)에서 우승을 거머쥔바 있다.

슈퍼GT는 유럽의 FIA GT, 독일의 DTM과 함께 세계 3대 GT 레이스로 손꼽히는 일본 최고의 모터스포츠대회다. 포르쉐, 아우디, 람보르기니 등의 경주차들이 참가하며 특히 타이어의 성능이 승부에 결정적인 요소로 작용하기 때문에 타이어 메이커간 기술력을 바탕으로 한 경쟁이 치열한 것으로 널리 알려져 있다.



### S. 페테랑셀, 5년만에 통산 10번째 다카르 접수

X-레이드팀 스테판 페테랑셀(47)이 미니 컨트리맨을 몰고 1월1일부터 아르헨티나와 칠레, 그리고 페루를 무대로 개최된 ‘죽음의 경주’ 다카르랠리에서 5년만에 정상에 올랐다. 모터바이크에서 6차례 우승(1991~1993, 1995, 1997, 1998년)을 경험한 페테랑셀은 이번에 자동차부문 네 번째(2001, 2004, 2005, 2012년) 포디엄 정상에 등극해 다카르랠리 통산 10번째 우승컵을 안았다.

한편 다카르랠리는 2006년 3명, 2007년 2명, 2009년 3명, 2011년 1명이 숨지는 등 테러위협 때문에 열리지 않은 2008년을 제외하면 해마다



사망사고가 발생했는데 2012년에도 바이크부문에 출전한 마르티네스 보에로(아르헨티나)가 대회첫날 레이스도중 바이크에서 떨어져 숨졌다. 보에로의 사망으로 1979년 이래 다카르랠리에 참가했다가 사망한 선수는 19명이 되었으며 관중과 팀멤버를 합친 사망자 수는 57명으로 기록되었다.

### 나스카 개막전 데이тона500, 사상 첫 비로 연기



미국 최고의 인기 자동차경주대회인 데이тона500이 역사상 처음으로 폭우로 하루 연기되었다. 나스카스프린트컵시리즈 개막전인 데이тона500은 당초 2012년 2월26일 결승레이스가 펼쳐질 예정이었지만 비 때문에 노면이 젖어 월요일로 연기했다. 결승을 앞둔 데이토나인터내셔널 스피드웨이는 간헐적으로 비가 그칠 때마다 여러 대의 제트블로어가 출동해 열심히 노면을 말렸지만 역부족으로 두 번의 스타트가 지연된 뒤 결국 월요일로 연기되었다. 1963년 비 때문에 첫 주의표시가 나왔고, 65년과 66년엔 비로 인해 레이스가 단축되기도 했지만 연기가 된 것은 이번이 처음이었다.

다음날 진행된 결승레이스에선 대형사고로 한 대 경기가 중단되었다. 약 4km의 트랙을 200바퀴 도는 이 레이스에서 40바퀴를 남겨두고 경주차 한 대가 갑자기 스핀하며 서킷외곽을 돌고 있던 경주차와 충돌했다. 다행히 두 경주차에 타고 있던 드라이버들은 모두 무사했다.

### 마이클 슈마허, 3년만에 두 번째 은퇴선언

‘F1황제’ 독일의 미하엘 슈마허(메르세데스)가 일본 그랑프리를 앞두고 자신의 생애 두 번째 은퇴를 선언했다. 지난 2006년 한 차례 은퇴했다가 2010년 현역으로 복귀, 세상을 깜짝 놀라게 만들었던 슈마허는 메르세데스와 3년계약이 끝나는 2012년 시즌을 마지막으로 정들었던 F1무대를 떠나기



로 했다. 2006년 10월 중국그랑프리 이후 우승이 없는 슈마허는 복귀 첫해인 2010년에 9위, 이듬해 8위를 기록했고 2012년 역시 중위권에 머물러 있다.

비록 지난 3년간 포디엄에 오른 것이 한 차례밖에 되지 않지만 슈마허는 F1 현역 최고의 히어로로 기록되고 있다. 그는 7차례 월드챔피언, 통산승수(91승), 한 시즌 최다승(13승), 최다연승(7연승), 최다 예선 1위(68회), 3위 이내 입상횟수(155회), 한 시즌 최

다 3위 이내 입상횟수(17회), 연속 3위 이내 입상횟수(19회) 등 웅만한 기록을 모두 보유하고 있는 F1의 레전드다.

### BMW, 20년만에 DTM 챔피언 등극

BMW가 라이벌 메르세데스-벤츠와 아우디를 제치고 독일투어링카선수권전(DTM)을 재패했다. BMW의 간판드라이버인 브루노 슈펩글러는 M3 DTM 경주차로 지난 2005년 챔피언출신 개리 파펫(메르세데스)을 꺾고 생애 첫 DTM 종합우승을 거두면서 20년만에 소속팀 BMW에 챔피언 트로피를 안겨주었다. 이전 대회까지 종합 1위를 지키던 개리 파펫은 최종전에서 슈펩글러 뒤를 이어 레이스를 마치며 종합2위에 올랐다.

DTM대회에는 메르세데스, 아우디, BMW 등 3개 메이커에서 총 24대의 경주차가 참가했다. 2012년 시즌에는 BMW M3 DTM과 DTM AMG 메르세데스 C쿠페, 아우디 A5 DTM 3개 모델이 전쟁을 치렀다. 오피셜타이어인 한국타이어를 신은 M3 DTM 경주차는 에어리스트릭티드 V8 4.0ℓ 엔진과 6단 시퀀셜이 조화를 이뤄 최고출력 480마력을 뽐냈다. 0→시속 100km 가속은 3초 언저리를 끊으며 최고시속은 300km에 달한다.



### 쉐보레, WTCC 철수

쉐보레가 2012년 시즌을 끝으로 세계투어링카 챔피언십(WTCC)에서 철수했다. 지난 2005년부터 라세티를 투입해 WTCC에 도전을 시작한 쉐보레는 이듬해 영국 브랜즈해치경기에서 첫승을 거두었다. 2009년에 크루즈를 투입한 뒤 이듬해 BMW 워크스팀을 제치고 드라이버즈와 매뉴팩처러즈 타이틀을 따냈다. 2011년 시즌엔 총 24경기 중 21승이라는 전무후무한 대기록을 세우며 타이틀을 거머쥐었으며 2012년에도 R. 허프를 앞세워 우승을 차지하는 등 지난 8년 동안 WTCC 59회의 우승컵을 안았다.

지난 1963년 유럽투어링카챔피언십을 모태로 한 WTCC에는 유럽쉐보레레이싱팀이 2005년부터 출전, 2012년에는 크루즈 1.6 레이싱카로 9개월 동안 BMW, 볼보 등 세계적인 자동차 업체들이 제



작한 경주차와의 경쟁 속에 브라질, 이탈리아, 벨기에, 헝가리, 영국, 독일, 스페인, 일본, 중국 등을 돌며 각국별 두 경기씩 총 24번의 레이스를 펼쳤다.



### 아우디, 르망24시 11회 우승 대기록 수립

아우디가 지난 6월16일 프랑스 르망에서 열린 제 80회 르망24시간 내구레이스에서 1~3위를 싹쓸이하며 대회통산 11번째 우승을 달성했다. 1위를 기록한 차종은 R18 e-트론 콰트로다. 이 머신은 아우디의 첫 디젤 하이브리드 레이싱카로 TDI 디젤엔진과 하이브리드기술, 초경량 설계기술의 결합체이다. 2위도 같은 차종인 반면 3위는 R18 울트라라였다. R18 울트라는 초경량 설계기술을 채택한 차체에 6기통 3.7ℓ TDI 디젤엔진과 모노 터보차저를 얹었다. 르망24시는 1주거리 13.629km의 서킷을 24시간 동안 쉬지않고 주행해 승부를 겨루는 내구레이스경기다.

아우디와 호흡을 맞춘 미쉐린타이어 역시 1998년



부터 15년 연속 우승컵을 거머쥐었다. 1, 2위를 차지한 아우디 R18 e-트론 콰트로와 3위에 오른 R18 울트라는 위해 미쉐린이 새로운 컴파운드로 개발한 하이브리드 슬릭타이어는 기존의 소프트, 미디엄, 하드타이어와 달리 젖은 노면, 마른 노면 가리지 않고 교체없이 레이싱을 가능하게 했다. 미쉐린은 우승팀인 아우디와 접전을 펼친 토요타의 하이브리드카와 실험카부문에서 항공기디자인으로 화제가 된 닛산의 델타윙을 위해서도 타이어를 개발했다. 특별히 개발된 미쉐린의 5kg짜리 초경량타이어를 단 델타윙은 프리레이싱에서 타이어 1세트로 722km를 주행하는 기록을 세웠다.

### 5년만에 미국서 F1그랑프리 개최

F1 미국그랑프리가 5년만에 미국 최남부 도시 텍사스주의 오스틴서킷에서 열렸다. 서킷 오브 아메리카로 불리는 오스틴서킷은 미국 첫 F1 전용서킷으로 독일의 헤르만 틸케사가 디자인을 했다. 직선과 곡선이 적절히 배합된 레이아웃으로 1주길이 5.47km, 고저차 40.5m, 코너수는 20개다. 지난해 하반기 공사계약 차질로 건설이 중단되면서 레이스를 치르지 못하는 것 아니냐는 우려를 낳기도 했으나 우여곡절 끝에 공사가 마무리되어 오는 2021년까지 10년간 F1을 개최할 수 있게 되었다.





3rd

**PIRELLI**

**PIRELLI**

INFINITI  
TOTAL  
Red Bull  
REPSOL  
C-U

Red Bull  
TOTAL

# F1 2012 KOREAN GRAND PRIX

3rd



기상이나 레이스에 큰 이변없이 진행되었던 한국그랑프리에서 페텔이 2년 연속우승을 거두며 2012년 시즌 처음으로 4승을 건진 드라이버가 되었다. 가장 많은 포인트를 쓸어담은 레드불과 페텔이 최고의 시나리오를 기록한 반면, 단 1점을 추가하는데 그친 맥라렌과 리타이어한 젠슨 버튼에게는 재앙에 가까운 성적표가 주어졌다.

# 2년 연속 정상등극한 S. 페텔 포효

레드불의 세바스찬 페텔이 다시 한 번 한국그랑프리 우승컵을 거머쥐었다. 10월13~15일 전남 영암 코리아인터내셔널서킷(KIC)에서 펼쳐진 2012년 F1 한국그랑프리에서 싱가포르와 일본그랑프리 이어 페텔이 연승을 하며 시즌 첫 3연승을 기록한 드라이버가 되었다. 두 번째 폴포지션(PP)을 잡아 레이스에 들어가며 내심 우승을 기대했던 마크 웨버(레드불)는 출발직후 첫 코너에서 2그리드의 페텔에게 밀린 뒤 다시 페이스를 찾지 못해 아쉽게 2위로 레이스를 마쳤다. 알론소는 3위로 포디움에 오르긴 했지만 종합선두 자리는 타이틀 경쟁자 페텔에게 내주고 말았다.

코리아인터내셔널서킷은 예년처럼 미끄러운 노면에서 그랑프리 주말을 맞이했다. 하지만 한층 부드러워진 2012년 시즌의 소프트타이어는 피렐리의 호언장담에도 불구하고 상당히 부담스러운 상황을 연출했다. 국제자동차연맹(FIA)은 트랙 여러 곳의 백색선 바깥쪽에 논슬립 페인트를 바르고 이른바 소시지연석 몇몇 곳의 크기를 조정하는 한편, 13코너의 출구엔 포장된 트랙 위로 인조잔디를 길게 깔도록 주문했다.

예선이 시작된 10월14일 오후 2시 무렵 영암의 기온은 조금 올라갔지만 트랙온도는 오전 연습세션과 같은 수준이었다. 이후 세션이 진행되는 동안에도 트랙온도는 변함없이 일정하게 유지되었다. 1차예선(Q1)에서는 상위권 7명을 제외한 모든 드라이버들이 옵션타이어를 사용했다.

Q1이 시작된 직후 케이터햄의 코발라이넨이 프라임타이어로 트랙에 나왔다. 하지만 말도나도가 코발라이넨의 뒤를 이어 두 번째로 트랙에 나설 때까지 2분가량이 소요되었다. 예선 초반 마루시아의 글록과 픽도 옵션이 아닌 프라임타이어로 시작했고, 세션시작 후 6분여가 지나 HRT의 카디키안이 나올 때까지 모든 드라이버들이 프라임타이어만을 사용했다.

카디키안과 데라 로사, 케이터햄의 페트로프는 처음부터 옵션타이어 세션을 시작했다. 카디키안은 아웃랩에서 브레이크문제와 함께 가장 강한 브레이킹이 필요한 3코너에서 스핀과 함께 코스아웃했고, 결국 개러지로 복귀해 브레이크 디스크 파손을 확인하고 플라잉랩도 시작해보지 못한 채 예선을 마쳐야 했다.

코발라이넨은 Q1세션 절반정도가 진행되었을 때 프라임타이어로 도전한 드라이버들 중 가장 먼저 옵션타이어로 교체하고 트랙에 나왔다. 페텔과 웨버는 20분의 세션 중 절반의 시간이 경과한 후에야 프라임타이어를 장착했다. 세션종반 6분정도를 남긴 시점부터는 윌리엄즈의 말도나도를 시작으로 하나둘씩 중위권 드라이버들도 옵션타이어로 교체하기 시작했다. 프라임타이어 도전에서 상위 7위 안에 든 페텔, 웨버, 버튼, 라이코넨, 마샤, 로즈버그, 해밀턴 등은 옵션타이어를 선택하지 않고 타이어관리에 좋은 위치를 점령했다.

마지막 기록도전에서는 알론소가 옵션타이어로 간신히 16위에 들었고, 좋지 않았던 프라임타이어의 기록으로 버텼던 해밀턴은 세나가 마지막 도전에서 기록갱신에 실패하면서 17위로 간신히 Q2 진출에 성공했다. 이날 예선은 1위 페텔부터 17위 해밀턴까지의 랩타임 차이가 단 0.972초에 불과할 정도로 접전이였다. 세나는 마지막 기록도전에서 실수를 범하며 17위 해밀턴의 랩타임에 0.263초 뒤져 Q2진출에 실패하고 말았다.

2차예선(Q2)부터는 모든 드라이버들이 옵션타이어인 슈퍼소프트 타이어만을 사용했다. 시작 후 1분가량이 흘렀을 무렵 자우버의 페레즈가 옵션타이어로 바꾸고 가장 먼저 트랙에 나왔다. 메르세데스는 세션시작 후 5분정도가 지났을 무렵 가장 늦게 슈마허를 트랙에 내보냈다.





Q1에서 모든 드라이버들이 한 차례 이상 플라잉랩을 달린 후 톱10은 페텔, 알론소, 해밀턴, 웨버, 마샤, 그로장, 슈마허, 버튼, 라이코넨, 고바야시 순으로 기록되었다.

최대한 늦게 트랙에 나오기 위해 드라이버들이 개러지를 지키는 세션 후반 몇 분 동안 트랙에는 한 대의 머신도 나타나지 않았다. 세션종료를 2분가량 앞두고 1위 페텔을 제외한 모든 드라이버들은 새 슈퍼소프트 타이어를 장착하고 트랙에 나왔다. 두 번째 트라이에서는 라이코넨, 로즈버그, 휠켄버그 등이 자신의 기록을 앞당기며 톱10에 자리를 굳혔지만 자신의 기록을 크게 단축시키지 못한 버튼은 11위에 머물렀다.

토로 로소의 리카르도는 마지막 트라이를 시작하기 직전 섹터3에서 기어박스에 문제가 생기면서 트랙에 머신을 세웠고, 이어서 리카르도의 뒤로는 황색기가 걸리며 랩타임을 단축시키기 어려운 상황이 되었다. 특히 섹터1 패스티스트를 기록했던 베르누는 마지막 섹터에서 황색기 때문에 속도를 늦추면서 17위에 머물렀다.

버튼은 10위 슈마허에 단 0.005초 뒤지며 11위로 Q3진출이 좌절되었고, 12위의 페레즈 역시 단 0.024초차로 톱10에 들지 못했다. 모두가 옵션타이어를 사용한 Q2에서 1위 페텔과 15위 말도나도까지는 1초의 랩타임 차이도 나지 않았고, 특히 8위 로즈버그부터 12위 페레즈까지는 0.043초차로 톱10진입과 탈락의 명암이 갈렸다.

마지막 예선에서는 두 차례 플라잉랩을 시작할 시간이 부족했기 때문에 세션시작 전부터 많은 드라이버들이 피트레인 출구에서 대기하며 시간여유가 있었던 Q2와는 달리 서두르는 모습이었다. 첫 트라이에서는 대부분 사용했던 옵션타이어를 먼저 장착했고, 로즈버그를 필두로 10명의 드라이버들이 차례로 피트레인을 빠져나왔다.

휠켄버그는 첫 트라이에서 플라잉랩을 시작도 하지 않은채 그냥 개러지로 복귀했고, 로즈버그와 슈마허는 플라잉랩을 완료하지 않고 피트레인으로 들어왔다. 첫 트라이에서는 페텔이 독보적인 랩타임으로 1위를 지킨 가운데 알론소, 웨버, 마샤, 해밀턴, 라이코넨, 그로장이 뒤를 이었다.

마지막 2분정도를 남기고 10명의 드라이버들은 모두 트랙에 나와 마지막 플라잉랩을 준비했다. 두 번째 트라이에선 앞서 랩타임이 없었던 메르세데스 듀오와 휠켄버그도 플라잉랩을 완료했고 모든 드라이버들이 첫 트라이보다 좋은 랩타임을 기록했다. 하지만 마지막 코너를 앞두고 마샤의 움직임을 잘못 판단해 간격을 충분히 벌이지 못한 페텔은 자신의 랩타임을 갱신하지 못했다.





웨버는 시즌 두 번째이자 개인통산 11번째 폴포지션(PP)을 차지했으며 모나코그랑프리 이후 네 달여 만에 폴포지션을 차지했다. 지난 모나코그랑프리에서의 폴포지션은 슈마허의 페널티로 넘겨받은 것이었다. 따라서 한국그랑프리에서의 폴포지션은 올시즌 웨버가 자력으로 이뤄낸 첫 번째이다.

웨버의 폴포지션으로 르노엔진은 1979년 남아공그랑프리에서 첫 폴포지션을 차지한 이후 33년만에 80번째 폴포지션을 기록하게 되었다. 페텔이 2그리드를 차지하게 되면서 레드불은 두 경기 연속 1열을 독점했다. 해밀턴은 시즌 처음으로 예선3위를 해 두 번째로 3그리드 출발의 기회를 얻었다. 알론소는 예선에서 4위에 올라 스타팅그리드 2열에 서게 되었는데 폴투피니시로 우승을 일구었던 독일그랑프리 이후 최고의 예선성적을 낸 셈이다.



5그리드 라이코넨 역시 벨기에그랑프리 이후 가장 좋은 예선성적을 거뒀다. 마사, 그로장, 휠켄버그, 로즈버그, 슈마허 등이 6그리드부터 10그리드를 채우게 되었는데 특히 메르세데스는 지난 일본그랑프리에서 두 드라이버가 모두 톱10 그리드에 서지 못했던 부진을 씻고 영암에서 좋은 예선기록을 거두었다. 리카르도는 예선이후 예정에 없던 기어박스 교체로 5그리드 페널티를 받았다. 마루시아의 픽은 시즌 중 허용된 8개의 엔진을 모두 사용하고 9번째의 엔진을 사용하게 되어 10그리드 페널티를 받았다. 또한 Q3진행 중 피트레인에서 지나가는 다른 머신과 너무 가깝게 머신을 내보낸 메르세데스에게는 1만유로의 벌금이 부과되었다.



결승레이스를 앞둔 영암은 쾌청한 날씨로 드라이컨디션에서 경기가 시작되었다. 영암서킷의 일요일 낮기 온은 예선이 치러진 토요일 오후와 큰 차이가 없었지만 트랙온도는 조금 낮았고 레이스가 진행되는 동안 오히려 더 내려갔다. 상위 10명의 드라이버들은 규정에 따라 모두 Q3에 사용할 옵션타이어를 장착하고 스타팅그리드에 섰다. 중하위권에는 프라임타이어로 레이스를 시작하는 드라이버들이 많았는데 버튼, 페레스, 고바야시, 디 레스타, 베르누, 데라 로사까지 모두 6명이 소프트타이어를 장착하고 레이스에 들어갔다.



출발신호가 떨어지자 첫 코너에서 접촉이 있었으나 큰 사고로 이어지지는 않았다. 2그리드의 페텔은 뛰어난 스타트로 웨버의 안쪽을 파고들어 1위로 올라섰다. 4그리드에서 출발한 알론소 역시 2코너를 탈출하면서 3위 해밀턴을 추월해 레드불 듀오를 쫓았다. 라이코넨 역시 첫 코너를 바깥쪽으로 빠르게 공략한 뒤 3코너에서는 해밀턴의 안쪽을 노렸지만 브레이킹직전 틈을 주지않고 강력하게 막아서는 해밀턴을 피하기 위해 3코너 진입라인이 너무 안쪽으로 쓸렸다. 결국 3코너에서 탈출속도가 빨랐던 해밀턴이 라이코넨의 공격을 막아냈다.







6그리드에서 출발한 마사는 해밀턴과 라이코넨이 배틀을 벌이는 동안 속도를 높여 오히려 라이코넨을 추월하는데 성공했다. 휠켄버그는 1코너에서 안쪽으로 파고든 페레즈를 잘 막아내면서 7위까지 올라섰다. 버튼은 눈부시게 빠른 스타트로 슈마허를 제치고 첫 코너를 탈출할 때는 10위권의 드라이버들과 치열한 접전을 벌였다.

출발직후 첫 코너까지는 비교적 무난하게 진행되었지만 긴 직선주로를 지난 3코너의 브레이킹 포인트에서는 많은 사고가 이어졌다. 4, 5위를 다투던 해밀턴은 3코너를 앞두고 라이코넨이 있는 바깥쪽으로 급격한 움직임을 보였지만 라이코넨이 잘 피하면서 특별한 사고는 없었다. 9위권 다툼을 벌이던 로즈버그와 버튼의 사이에 끼어있던 고바야시와 연이어 부딪치며 머신이 손상을 입었고, 서스펜션이 완전히 파손된 버튼과 리어타이어에 데미지를 입은 로즈버그는 모두 리타이어하고 말았다. 이미 1코너에서 노즈와 프론트윙에 손상을 입었던 페레즈는 3코너에서도 사고에 휘말릴 뻔했지만 간신히 위기를 모면했다.

프론트윙이 완전히 손상된 것은 물론 리어타이어까지 펑크가 나 첫랩에 피트스톱한 고바야시에게 드라이브-스루페널티가 부과되었다. 드라이브-스루 페널티까지 수행했던 고바야시는 결국 첫랩 사고의 여파로 손상된 플로어가 안전하지 않을 수 있다는 우려에 의해 리타이어하고 말았다.

세션 초중반에 많지는 않았지만 몇몇 순위에서 펼쳐지는 경쟁들이 눈길을 끌었다. 상위권에서는 비교적 이른 첫 피트스톱 이후 계속 페이스가 떨어진 해밀턴을 중심으로 많은 추월시도가 이어졌다. 첫 피트스톱 이후 5위를 유지하던 마사는 20랩째 해밀턴을 추월해 4위로 올라섰다. 5위의 해밀턴을 바짝 추격한 라이코넨은 여러차례 해밀턴 추월을 시도했지만 낮은 최고시속 세팅 덕분에 DRS존에서도 영리하게 방어하는 해밀턴을 쉽게 추월하지 못했다. 특히 레이스초반 가장 긴 직선주루에 황색기가 오랫동안 발령되면서 여러 드라이버들이 추월의 기회를 놓치고 말았다.

두 번째 피트스톱을 빨리 마친 해밀턴은 레이스 후반 그로장의 압박을 받던 중 두 드라이버의 빈틈을 파고든 휠켄버그에게 오히려 추월을 허용했다. 세 번째 피트스톱을 일찍 마친 해밀턴은 앞선 베르누를 추월하기 위해 노력했지만 최고의 톱스피드로 무장한 베누의 추월은 성공하지 못했다. 3위 알론소와의 간격을 좁히며 맹추격하던 마사는 월등한 스피드 우위에도 불구하고 팀오더에 의해 물러서며 뜻을 이루지 못했다. 맥라렌과 해밀턴도 유난히 많은 불운이 따랐다. 레이스 중반 이미 해밀턴은 머신의 이상을 감지하고 리포팅을 했으며 팀에서는 기계적인 문제를 확인해줬다. 레이스 종료 후 서스펜션의 주요부품인 안티롤바의 손상이 확인된 해밀턴은 불가피하게 밸런스가 무너진 상태로 레이스를 계속해야 했다.

상위권에서 유일하게 세 번째 피트스톱에 들어간 해밀턴은 레이스 중반 토로 로소의 강력한 톱스피드 셋업에 막히면서 10위에서 더 이상 순위를 끌어올리지 못했다. 그랑프리직전 변경된 13코너출구 트랙바깥쪽의 인조잔디는 많은 드라이버들이 코스아웃하면서 심하게 손상되었는데 쌓여있던 인조잔디를 해밀턴이 밟고 지나는 순간 날린 조각이 티닝베인에 걸리면서 두고두고 화자될 해프닝이 연출되었다. 해밀턴은 굵은 미역처럼 늘어진 잔디조각을 오른쪽 티닝베인에 매단 채 레이스 중반 매우 위험한 상황을 극복해야 했고, 결국 11위 페레즈에게조차 거의 턱밑까지 추격을 허용하는 벅찬 레이스를 해야 했다.

페텔은 2011년 한국그랑프리에 이어 2년 연속 2그리드에서 출발한 뒤 스타트와 첫랩에서 추월에 성공해 우승까지 이르는 출발에서 강한 면모를 보여줬다. 흠잡을 데 없는 빠른 스타트와 레이스에서 꾸준하게 유지한 스피드, 그리고 레이스 중반 위기상황에서의 타이어관리 등은 페텔이 우승을 할 수 있게 만든 3요소였다. 또한 스타트 이후엔 2위권 이하의 드라이버들에게 추격의 빌미를 제공하지 않는 빠른 스피드를 내내 유지하면서 55랩 동안 선두를 한 번도 내주지 않았다.

한국그랑프리의 치명적인 핸디캡이라면 역시 마모가 빠른 소프트타이어와 프론트 라이트타이어의 그레이닝 문제였는데 페텔의 타이어 역시 결코 다루기 쉬운 상태가 아니었다. 페텔은 본인의 실수로 한 차례 심한 휠록이 걸린 이후 더욱 조심해야 되는 상황이 빠졌고, 팀에서는 지속적으로 페텔의 타이어에 대한 경고를 보냈다. 결국 중계화면에서도 선명하게 보이는 타이어 안쪽의 손상에도 불구하고, 페텔은 무리없이 스피드를 끌어올려 무사히 레이스를 마치며 한국그랑프리 2년 연속우승과 시즌 3연승의 기쁨을 누렸다.

페텔은 지난 싱가포르와 일본그랑프리에 이어 시즌 처음으로 세 경기 연속우승과 함께 시즌 4승째를 올린 드라이버가 되었다. 이로써 개인통산 25승째를 기록한 페텔은 F1 역대 최다승에서 짐 클라크, 니키 라우다와 동률인 7위에 오르게 되었다. 한국그랑프리 우승으로 페텔은 4년 연속 4승 이상을 기록한 드라이버가 되





었는데 그동안 이 기록을 갖은 드라이버는 슈마허와 프로스트, 세나 뿐이었다.

페텔은 싱가포르그랑프리에서 해밀턴이 리타이어한 뒤부터 일본에 이어 한국그랑프리까지 무려 145랩을 연속으로 선두에서 피니시라인을 통과하며 타의추종을 불허하는 막강한 모습을 보여줬다. 웨버가 2위로 결승선을 통과하면서 레드불은 시즌 첫 원투피니시를 기록했다. 웨버는 레이스 종료 직전 단 한 랩을 남기고 올시즌 첫 패스티스트랩을 기록하기도 했다.

알론소는 3위를 차지해 올시즌 아홉 번째로 포디움에 올랐다. 마사는 4위에 올라 여섯 그랑프리 연속 포인트피니시의 상승세를 이어가며 후반기에만 56점째를 올렸는데 후반기 5경기에서 얻은 포인트로만 따졌을 때 마사는 선두 페텔에 이어 2위에 랭크되었다. 일본그랑프리 2위 포디움 입성에 이은 한국그랑프리에서의 인상적인 4위는 마사에게 2013년 페라리시트를 확정짓게 하는 결정적인 결과가 되었다.

라이코넨은 5위로 결승선을 통과해 2012년 시즌 유일하게 모든 그랑프리에서 피니시한 드라이버의 기록을 이어갔으며 개인통산 최다인 13경기 연속 포인트피니시의 기록도 세웠다. 휠켄버그는 6위에 올라 올시즌 세 번째로 좋은 성적을 거뒀고, 그로장 역시 무난하게 경기를 치러 7위로 크게 나쁘지 않은 결과를 만들어 냈다. 토로 로소의 베르뉴와 리카르도는 8, 9위로 레이스를 마무리해 지난 벨기에그랑프리와 함께 또 하나의 시즌 최고의 성적을 거뒀고, 마지막 1점은 해밀턴에게 돌아갔다.

페텔이 3연승과 함께 세 그랑프리에서 75점을 쓸어 담으면서 8라운드 유럽그랑프리 이후 계속되어 온 알론소의 선두질주가 막을 내렸다. 후반기 5경기에서 45점을 추가하는데 그친 알론소는 같은 기간 무려 93점을 챙겨간 페텔의 거침없는 상승세를 막아내지 못했다. 페텔과 알론소가 자리바꿈을 하면서 치열한 선두경쟁을 벌이는 동안 다른 선두권 드라이버들은 조금 주춤했는데, 라이코넨은 조금 아쉬운 결과를 내면서 3위 자리를 수성했다.

5위 웨버가 18점을 추가하면서 4위 해밀턴에 1점차로 근접해 챔피언 타이틀에 대한 꿈을 이어갈 동안 6위



F1 2012 KOREAN GRAND PRIX

의 버튼은 리타이어와 함께 포인트 획득에 실패해 사실상 챔피언 타이틀 도전이 어려워졌다. 그러나 챔피언 타이틀 도전을 위한 산술적 희망이 남아있는 라이코넨, 해밀턴, 웨버, 버튼은 시즌 후반기 들어 각각 51점, 36점, 28점, 55점을 추가했는데 시즌 중반 부진에서 벗어난 버튼을 제외하면 후반기의 포인트 획득량이 그대로 순위에 반영되는 양상이었다.

한편 챔피언타이틀과 거리가 먼 중위권에서는 7위 자리를 놓고 순위경쟁이 치열했다. 한국그랑프리에서 리타이어로 포인트 획득에 실패한 7위 로즈버그와 12점을 올리며 상승세를 탄 9위 마사, 그리고 그 사이에 6점을 추가한 그로장까지 12점 이내에 근접했다. 10위권 밖에서는 포스인디아의 휠켄버그가 8점을 추가하면서 팀동료를 추월해 12위로 뛰어올랐고 3경기 연속으로 포인트 획득에 실패한 슈마허가 14위까지 추락했다.

컨스트럭터 순위에서는 레드불이 원투피니시와 함께 가능한 최대포인트인 43점을 쓸어들었고, 경쟁자였던 맥라렌이 1점 획득에 그치면서 사실상 레드불이 선두 굳히기에 들어갔다. 반면 페라리는 알론소와 마사 모두가 선전하며 맥라렌을 제치고 컨스트럭터 챔피언순위 2위에 올랐고, 로터스 역시 맥라렌과의 격차를 좁히는 데는 성공했지만 여전히 4위에 머무른 가운데 선두 레드불과 포인트 격차가 두 그랑프리 이상으로 크게 벌어져 사실상 컨스트럭터 챔피언 타이틀 도전은 불가능한 상황에 놓였다.

선두와의 포인트차가 워낙 커서 챔피언 타이틀 도전이 불가능한 5위 메르세데스 이하로는 순위변화가 없었는데, 메르세데스를 강력하게 위협할듯했던 자우버가 다시 포인트없이 한국그랑프리를 마치는 동안 오히려 포스인디아가 8점을 추가해 자우버와의 간격을 조금 좁히는데 성공했다.

윌리엄스가 여전히 8위에서 벗어나지 못하고 있는 상황에서 토로로소는 포인트를 꾸준히 쌓으면서 운이 조금 따라준다면 윌리엄스 등을 넘겨볼 수도 있게 되었고, 10위권 이하에서는 마루시아, 케이터햄, HRT가 모두 자신들의 최고 성적에 근접하지 못하면서 10위, 11위, 12위의 순위를 유지했다.





# F1 2012 KOREAN GRAND PRIX

*3rd*

# 개선된 교통과 숙박시설, 사이의 축하공연 어우러져 3년 연속 구름관중으로 대중화기반 다졌다



3회째 레이스를 치른 한국그랑프리는 3년 연속 누적관람객 16만명 돌파라는 대중화에 성공하면서 연착륙에 성공했다는 평가를 받고 있다. 앞서 2년간의 운영노하우에 목포 대교개통 등 개선된 교통여건, 충분한 숙박시설에다 글로벌 스타로 급부상한 월드가수 사이의 축하공연 등이 어우러져 국내는 물론 TV를 통해 '한국그랑프리'를 시청한 지구촌 팬들에게 전남의 존재감을 확실하게 드러냈다.

2012년 F1 한국그랑프리는 연습주행일인 10월12일부터 결승레이스가 열린 14일까지 3일 동안 16만여명의 구름관중이 몰려들어 3년 연속으로 성공적인 대회개최가 이뤄졌다. 대회운영도 완벽한 준비 속에서 질적으로 향상된 것으로 평가받았다. 특히 결승전 당일인 14일에는 8만6,000여명이 관중석을 가득 채워 F1머신과 함께 그 열기가 최고조에 달했다.







2012년은 대형 스포츠이벤트인 런던올림픽, 여수세계박람회 등 굵직한 국제행사가 선행됨에 따라 티켓 마케팅에서 약간의 어려움이 있었지만 대회입박해서 펼친 적극적인 홍보와 국민적 관심, 그리고 무엇보다 'F1 홍보대사 사이의 참여' 라는 커다란 호재가 가져온 마케팅효과 등으로 인해 티켓판매와 홍보는 예년수준을 넘어 최고의 성적을 거두었다.

특히 대회운영과 마케팅, 홍보 등 여러 면에서 지난해보다 훨씬 개선·발전되었다는 평가를 받았다. 미디어 센터운영은 해외미디어 404명과 국내미디어 154명 등 총 558명이 등록해 한국그랑프리를 취재·보도함으로써 어느 때보다도 많은 매스컴을 탔다.

대회운영에 있어서도 문제점으로 제기됐던 교통문제를 셔틀버스운영과 환승주차장운영 등의 효율적인 운영으로 해결하였고 교통접근성, 숙박문제와 서킷 편의시설도 개선되었다. 또한 30명으로 구성된 조직위 직원들과 자원봉사자 등 대회운영진들도 3년차 대회운영경험을 바탕으로 서킷운영, 외국어 통번역시스템 등 한층 능숙한 대회운영능력을 보여줬다는 평가다.

무엇보다 대회 3년째를 맞아 처음으로 국내인력중심의 경기진행 및 운영시스템을 구축한 것은 가장 큰 성과로 보여진다. 2회대회까지는 해외인력에 의존해 경기를 진행했지만 2012년에는 호주 CAMS 운영지원 요원을 절반으로 줄이고, 최고 의료책임자(COM)는 전남대 의대 범희승 교수가, 경기진행을 총괄하는 경기위원장(COC)에 조직위원회 최용석 대회운영팀장이, 경기사무국장은 주지은씨 등 자체인력으로 총당했다. 경기장을 찾은 관람객이 가장 민감하게 느낀 변화는 난제라고 생각했던 '교통'과 '숙박' 문제가 완벽에 가까울 정도로 해결되었다는 것이다. 특히 교통문제는 4월에 목포~광양간 고속도로가 개통되고, 6월에는 서해안고속도로 목포대교가 개통됨에 따라 경주장으로 가는 진입도로가 3개로 늘어나 정체흐름이 양방향으로 사라졌고 셔틀버스운영, 버스전용차로시행, 경찰의 전폭적인 지원, 지역민들의 성숙한 교통문화도 큰 도움이 됐다.

고급 숙박시설도 여수엑스포개최 영향으로 43개소 2,322실이나 확충됨에 따라 조직위가 가용객실을 4만 3,000여실을 미리 확보해 '숙박대란'도 말끔히 해소시켰다. 특기할 사항은 새로운 F1 관람문화정착을 위해 천혜의 자연환경에서 휴양을 겸할 수 있도록 해남 오시아노관광단지 내에 대규모 F1캠핑촌을 조성하고 캠핑카 및 캠핑트레일러 200대와 텐트 800동, 화장실, 샤워실, 전기 등 편의시설을 설치하는 등의 시도로 젊은층 관람객들로부터 큰 호평을 받았다.

관람객들의 편의를 위해 물품대여소, ATM기기, 파고라와 벤치 등을 추가로 설치했다. 또한 경주장 전 권역에 햄버거, 도시락, 커피 등 다양한 메뉴가 준비된 74동의 식음료매장을 운영하였다. 2011년 대회에서 부족했던 셔틀버스도 45동을 설치해 관람객들이 간단한 식사나 음료를 편안하게 즐길 수 있도록 배려했다. 기념티셔츠와 점퍼, F1 모자 등 공식기념품들을 판매하는 F1기념품매장도 경주장 전역에 배치해 관람객들이 자유롭게 구매할 수 있도록 했다.

그동안 비싸다는 평가를 받았던 입장권도 가격의 현실화와 저변확대를 위해 과감한 인하조정을 했다. 메인 스탠드는 마니아층을 위해 전년도와 같은 89만원으로 고가정책을 유지했지만 일반 스탠드는 보다 많은 관람객유치를 위해 2011년 최대 41만원이었던 일요일권을 70%가량 할인한 12만원에 판매했다. 또한 2012년에는 모터스포츠를 접해보지 못한 학생 등에게 현장체험학습과 참여기회를 제공한다는 취지에서 금요일권과 대학생 전용석을 5만원의 저렴한 가격에 제공했다.

이와 함께 F1조직위가 경기관람과 문화행사를 함께 체험할 수 있도록 하기위해 야심차게 내놓은 '월드스타' 사이의 F1축하콘서트, 이틀간 개최된 K-팝콘서트, 세계민속음악페스티벌 등 다채로운 문화행사는 F1 한국그랑프리를 관람하러 먼 길을 찾아온 국내외 관람객들에게 아주 커다란 만족감을 안겨주기에 충분했다.

뿐만 아니라 이번 대회에는 내국인은 물론 외국인도 보여준 관심도 지대했다. 조직위가 당초 목표로 했던 외국인 모객 1만2,000명을 초과달성해 1만5,000여명이 F1 경기를 관람한 것으로 집계됐다. 특히 F1 마니아층이 두터운 유럽을 비롯해서 중국, 일본, 동남아시아 국가 등 주변 아시아권의 F1팬들이 전남 영암을 찾아 한국에서의 문화를 접하고 경기를 관람했다.

숙박업소와 식당 등 F1대회가 개최된 전남 목포와 영암 인근의 지역경제가 평소보다 크게 활성화됐을 뿐 아니라 성공적인 F1대회 개최를 통해 대한민국의 국가브랜드 제고에도 크게 일조한 것으로 분석되었다.

시청률 면에서도 기록은 경신되었다. 특히 프랑스, 독일, 영국, 이탈리아, 스페인 등 5개국 250만명이 한

**F1** 2012 KOREAN GRAND PRIX



국그랑프리 결승레이스를 시청했다. 2011년보다 50만명이 늘어난 수치이다. 이들 5개국에서 결승전 당일 평균시청률은 42.3%로 전년대비 3.6%가 올랐다. 한국에서 오후 3시부터 펼쳐진 결승레이스의 유럽 현지 시각은 오전 7시인데도 스페인과 이탈리아의 경우 각각 51.3%, 48.8%의 높은 시청률을 기록했다.

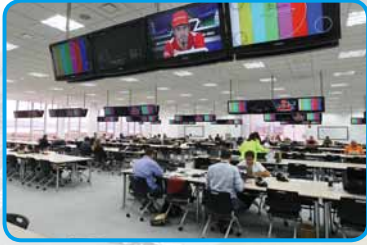
페르난도 알론소와 페라리팀의 우승을 염원하는 스페인과 이탈리아 국민들의 높은 기대감이 시청률 상승에 많이 작용한 것으로 해석된다. 세바스찬 페텔과 미하엘 슈마허를 응원하는 독일 내 시청률도 44.8%를 기록해 두 드라이버의 인기를 짐작케 했다. 국내 지상파의 3/4분기 최고의 시청률이 35.9%인 점을 감안할 때 한국그랑프리를 통한 대한민국 국가브랜드의 대유럽 홍보효과는 엄청난 수치라고 할 수 있다. 결승레이스 재방송 또한 이들 5개국서 100만여명이 시청해 11.8%의 시청률을 기록했다. 예선레이스는 50만여명(21.7%)이 시청함으로써 유럽 주요 5개국, 400만여명의 시청자들이 한국그랑프리에 대해 뜨거운 관심을 보인 것으로 집계되었다.

한편 국내 재계에서는 LG전자가 F1과 관련해 가장 적극적인 행보를 해왔다. LG는 이번 경기의 공식후원사로 참가해 단순한 국내 마케팅을 벗어나 전 세계적인 이목이 집중되는 경기에 메인후원사를 자처한 것이다. 전 세계로 전파되는 TV 생중계를 통해 랩타임 때마다 LG로고가 노출되었다. 특히 한국그랑프리가 열린 코리아인터내셔널서킷 곳곳에도 LG로고가 노출되었으며 경기장에 제품체험관을 설치하여 스마트폰과 스마트 TV 등 자사의 주력제품을 홍보했다.

LG전자는 국내기업 최초로 2009년 처음 F1 글로벌파트너로 참가해 4년째 대회를 후원하고 있다. 매년 6억 명 이상이 관람·시청하는 행사를 통해 연간 수천만달러 이상의 홍보효과를 거두고 있다는 것이 회사측의 분석이다.

그러나 한국그랑프리는 여전히 적자를 면치 못했다. 2012년 대회를 앞두고 조직위가 수익구조개선을 위해





안간힘을 썼지만 적자규모는 최소 250억원에 이를 것으로 전망했다. 조직위는 2012년 초 대회운영권을 가진 F1운용사인 포뮬러원 매니지먼트(FOM)와 재협상을 통해 TV중계권료 1,390만달러와 원천세(중계권료의 11%)를 면제받고, 개최권료에 대해 해마다 부과되는 10% 할증료도 없애기로 합의했다.

여기에 개최권자와 FOM이 25대75로 나뉘어있던 스폰서십 배분비율을 50대50으로 조정하는 한편 식음료공급권을 개최권자에게 넘기고 프로모터지위를 카보에서 조직위로 변경하기로 했다. 조직위는 FOM 납부액 231억원과 운영비 21억원 등 252억원이 감소한 반면 새로 확보된 국비 50억원에 마케팅수입 57억원, 기금 10억원 등 117억원의 수입이 증가해 2011년에 비해 최대 350억원의 수지개선효과가 발생할 것으로 내다봤다. 하지만 2012년 F1 대회개최비용은 745억원인 반면, 수익금은 351억원으로 적자가 394억원에 달했다. 이로써 한국그랑프리 3년 누적 적자액은 첫해인 2010년 725억원, 지난해 610억원을 포함해 1,729억원으로 집계되었다.

이같은 추세라면 2013년에 개최되는 F1대회 역시 큰 폭의 적자가 예상된다. 전남도가 요청한 F1운영비 240억원이 2013년 국비에 전혀 반영되지 않았기 때문이다. 이에 따라 전남도의회 의원들을 비롯해 지역일각에서는 남은 대회의 중단을 요구하기도 했다.

그러나 2013년부터 추가로 옥외사업 수익금배분, 부가세면제 등 대회관련법령개정이 이뤄지면 대회수지 개선에 크게 기여하게 될 것으로 보고 있다. 또한 F1 경주장이 위치한 삼포지구 내에 올해 국가 R&D산업으로 선정된 'F1서킷을 연계한 자동차부품의 고급브랜드화 연구개발사업'에 내년부터 5년간 국비를 포함한 785억원의 예산이 투입될 예정이어서 향후 '프리미엄 자동차부품성능개발연구센터' 등 기반산업시설이 조성되면 지역일자리창출과 국내 자동차산업 경쟁력 강화에도 이바지할 것으로 보인다.





대회조직위원회 위원장 **박 준 영**

국가·지역브랜드가치제고,  
모터스포츠의 대중화,  
지역경제 활성화 이뤄

## 2012년 F1한국그랑프리를 평가하신다면?

지구촌 최대 스피드축제인 F1 한국그랑프리가 3년 연속 16만여명의 관중을 이끌며 성공적인 대회를 치러냈다는 평가를 받았으며 모터스포츠의 대중화를 실현하였다고 본다.

또한 경주장면이 190여개 국가에 중계되고 영국, 스페인, 독일, 이탈리아 등 유럽 주요국가의 시청률이 40%대에 이르러 국가와 지역브랜드 가치를 제고시키는데 큰 역할을 하였다고 자부한다. 한국개발연구원(KDI) 연구결과에 따르면 국가홍보효과 1,505억원, 기업이미지제고 1,879억원, 기업 수출증대효과 5조4,905억원 등으로 분석하고 있다. 지난 2차례 대회의 노하우를 바탕으로 경기위원장, 사무국장, 의료최고책임자 등 경기진행을 한국인들이 중추적 역할을 맡았으며, 교통, 숙박 등 관람 서비스를 크게 향상시켜 한층 안정되게 운영됐다는 평가를 받았다.

특히 대회운영시스템을 전라남도가 주축이 된 F1대회조직위원회로 일원화하고 조직슬림화를 통해 안정적인 운영구조를 확보했고, 포물러 원 매니지먼트(FOM)과의 재협상 등을 통해 고비용구조가 어느 정도 개선됨에 따라 F1 조기안착에 대한 기대감이 높아지고 있다. 대회기간동안 나눔콘서트, K-팝, 싸이공연, 세계민속예술제 등 다양한 문화행사개최로 국민의 관심과 참여증가 등 국제행사를 통해 국민통합과 스포츠 여가문화확산에 기여하였으며 F1의 공공성과 경제적 파급효과에 따른 정부와 정치권의 인식도 긍정적으로 바뀌었다.

## 지난해 서킷의 트랙주변에 깔아놓은 인조잔디 일부가 레이스 도중에 찢어지는 사고가 발생했는데 문제점은 무엇이며 같은 사고방지를 위한 대책은?

서킷 트랙주변에 깔아놓은 인조잔디는 원래 대회 2~3개월전 사전검수를 통해 서킷의 보수내용 확인 및 상황을 점검해야 하나 2012년 경우 바쁜 일정으로 서면으로만 사전검수를 하게 되었다. 그런데 대회직전(대회 주간 수요일) 서킷검수과정에서 FIA 서킷검수관(찰리하이팅)의 갑작스런 서킷변경요청으로 일부구간의 아스팔트 연석을 인조잔디로 변경하게 되었고, 짧은 공기로 인하여 완전히 부착되지 않은 인조잔디가 계속되는 주행에 찢겨져서 일어난 상황이다.

사고방지를 위해 2013년부터는 사전에 서킷검수를 요청하여 경기직전 갑작스런 공사를 요청하지 않도록 할 계획이며 시공단계부터 문제가 생기지 않도록 공정에 철저를 기할 것이다.

## 대회운영과 관련해 2013년 가장 크게 달라지는 것이 있다면?

2013년 대회일정 중 7월 예정인 유럽그랑프리가 터키에서 개최예정이었으나 취소로 20경기가 19경기로 축소되었으며 참가팀도 12개팀에서 11개 팀으로 줄었다(HRT팀 철수). 물론 진행에는 큰 변화가 없으나 달라진 것은 대회일정 중 우리나라가 일본보다 경기를 먼저 개최하게 되었다는 것이다. (2012년 싱가포르 → 일본 → 한국, 2013년 싱가포르 → 한국 → 일본)



달라진 것은 타이어공급사인 피렐리에서 타이어구조에 변화를 주면서 2012년과 비교해 한 세트당 2kg가량 더 무거워졌다. 이에 따라 머신의 무게제한도 640kg에서 642kg으로 상향조정되었으며 차량구조에 대한 하중테스트도 더욱 강화해 충격에 대한 강성을 높여, 안전성을 강화하였다.

2013년에는 팀구성에 변화가 있어 선수와 팀들간의 호흡이 관전포인트 중의 하나로 판단되고 있다. 팀구성은 아래 홈페이지를 보면 자세히 알 수 있다.

[http://www.formula1.com/teams\\_and\\_drivers/drivers/](http://www.formula1.com/teams_and_drivers/drivers/)

## 올해 더 많은 국민적 관심을 모으기 위한 방안은 있는지?

올해는 F1대회 4년차이고 2010년부터 지난해까지 3년동안 성공개최로 인해 많은 국민들이 이제 F1대회에 대해 어느 정도 폭넓게 인지하고 있다고 생각한다. 따라서 올해는 이런 인지도를 바탕으로 F1대회가 국민 모두에게 사랑받는 세계 스포츠행사로 자리매김할 수 있도록 F1대중화, 저변확대를 위해 노력할 것이다.

국민적 관심제고와 F1대회 불조성을 위하여 전국단위 축제 등 국내 주요행사와 연계한 상시홍보를 강화하고 D-100 등 계기별 행사시 이색적이면서도 가족들이 함께 할 수 있는 프로그램을 마련하여 모든 국민들의 참여와 호응을 이끌어 내도록 할 계획이다.

## 개최권료인하를 위해 FOM측과 협상을 진행 중인 것으로 알려지고 있는데 현재까지의 진행정도는?

2012년 6월 협상으로 예년에 비해 개최비용을 상당부분 개선했으나 수지개선을 위해서는 개최비용 추가인하가 필요한 상황이다.

조직위 사무총장이 작년 12월 FOM 버니 회장을 만나 한국대회의 여건을 충분히 설명하여 개최권료 인하 필요성에 대해서는 공감대를 형성한 것으로 보고 있다. 다만 협상이 현재 진행중에 있어 추진내용을 발표할 수는 없으나 늦어도 4월까지 협상을 마무리할 수 있도록 다각적인 전략을 추진하고 있다.



**다른 개최국과의 형평성 때문에 개최권료 인하가 쉽지 않을 것이라는 일부 추측이 있는데 대응방안은?**

잘 아시다시피 해외 개최국들이 한국과 FOM의 협상내용을 예의주시하고 있어 협상에 어려움이 많은 것은 사실이다. 따라서 내용이 외부에 알려지지 않도록 보안을 유지하면서 협상에 임하고 있다. 현재 서로간에 구체적으로 합의된 사항은 없으나 한국대회의 여건을 충분히 설명하고 우리측이 취할 수 있는 여러가지 방안을 제시하였다. FOM측에서 이러한 내용에 대해 검토 중에 있으므로 인내심을 갖고 지켜봐주시기 바란다.

**큰 적자폭으로 인해 매년 F1대회 중단을 촉구하는 목소리가 나오고 있는데 이에 대한 견해는?**

당초 F1대회를 추진하게 된 배경은 개도이래 우리 전남도의 최대 개발사업인 서남해안관광레저도시 선도사업으로 모터스포츠를 통한 고부가가치 신산업육성과 지역 내 투자촉진을 위해 시작하였다. F1대회 개최로 전남의 재정부담이 늘어났다는 지적도 상당수 있으나 국제행사개최의 본질적 목적을 고려할 때 단순한 재정구조만으로 판단할 사항은 아니라고 생각한다. 외국(싱가포르)의 경우 관광객 및 투자유치를 위해 매년 대회운영비의 60%를 정부가 지원하며 개최기간도 5년 더 연장(2012 → 2017)하였다. 그동안 3차례의 대회를 추진하는 과정에서 적지않은 어려움이 있었으나 앞서 말한 KDI 연구결과와 같이 대한민국 국가브랜드제고와 지역경제에 미치는 유무형의 성과가 매우 큰 것으로 평가받고 있다. 앞으로 국제

행사를 통해 지역이 발전할 수 있는 장기비전을 가지고 시작하였던 만큼 대회를 성공적으로 개최해 나가는 것이 바람직하다고 본다.

**지난해와 달리 2013년의 입장료 가격을 동결했는데 그 이유는?**

F1 한국그랑프리를 3회에 걸쳐 치르면서 대회운영을 비롯한 마케팅환경 역시 안정화되고 있다. 이에 티켓가격의 일관성을 유지하여 관람객의 혼선을 방지하고자 전년 대비 큰 폭의 변화는 없으나 관람객의 선택기회를 다양하게 제공하고자 작년 3등급에서 4등급으로 조정하였으며, 금요일권(5,000~2만원)을 신설하여 초중고 학생들과 젊은층의 관람기회를 확대하였다.

**운영수지개선을 위해 정부의 지원과 각종 기금의 지원, 그리고 타이틀스폰서십확보 등이 중요한데 현재까지 얼마나 진행되고 있는지?**

- 타 국제스포츠행사와 유사한 수준의 정부지원확보 노력
  - 2013 정부지원 국비 100억원 확정
  - F1 경주장을 체육시설로 등록하여 보통교부세에 산정토록 협의
  - 그 외 특별교부세 및 복권기금 등 추가지원 지속건의
  - 수익사업 등 대회책임운영을 위한 F1대회지원법 개정(올 상반기)

스폰서십 진입비용이 국내 스포츠마케팅 시장규모에 비해 비교적 고가이고(FOM과 스폰서십 진입비용 협상필요), 세계적인 경제위기의 영향으로 기업유치에 어려움이 있으나 연이은 성공적인 대회개최로 후호적인 환경이 조성되고 있다.

해외시장진출 국내 글로벌기업, 국내 30대 대기업, 은행, 보험, 증권사 등 직접방문, 참여를 제안할 계획이다.

※ 2013년 기준 12개 대회 타이틀스폰서 없었음(스페인, 모나코, 캐나다, 영국, 독일, 헝가리, 이탈리아, 싱가포르, 일본, 한국, 미국, 브라질)

**정부의 지원 외에 자구책 마련의 일환으로 올해 다양한 수익사업과 프로그램을 운영할 것으로 알려지고 있는데 어떤 방안인가?**

F1대회의 성공개최를 위해서는 국비지원확대와 더불어 자체수익창출을 통한 안정적인 재원확보가 중요하나 아직까지 모터스포츠시장이 형성되지 못한 국내여건상 수익사업이 쉽지 않은게 현실이다. 그러나 3년 연속 성공개최를 바탕으로 국내·외 기업들의 스폰서십 참여를 이끌어내고 기업부스판매 및 F1대회 상품판매확대 등을 통해 최대한 수익을 창출할 수 있도록 노력해 나갈 것이다.

일반인의 참여확대를 위한 쇄신적 마케팅전략을 추진할 계획이며 특히 K-팝과 연계하여 국내 최고 한류스타를 초청, 다채롭고 알찬 문화행사 및 대형콘서트 등을 마련하여 국내·외 관람객을 유치하여 티켓판매수

입을 극대화할 것이다.

F1은 대회자체도 중요하지만 관중을 끌어들이는 이벤트를 접목하는 '한국식 퓨전대회'로 승화시켜나갈 계획이다.

### 지난 한해의 적자가 400억원으로 알려지고 있는데 올해의 적자폭은 어느 정도로 예상하고 있나?

지금까지 3차례의 대회를 치렀는데 첫 번째 대회는 경험이 없어 예상을 넘어서 매우 큰 규모의 적자가 발생하였으나 노하우가 쌓여가면서 매년 적자폭을 크게 줄여나가고 있다.

- 2010 △725억원 → 2011 △610억원 → 2012 △394억원

금년 대회수지는 작년(△394억원)보다 150억원이 줄어든 240억원의 적자를 예상하고 있다.

### 한국인 F1드라이버 양성방안을 모색하고 있는 것으로 알고 있는데 현재 진행상황은?

현재 정부나 조직위차원에서 F1 선수육성을 직접 지원하고 있지는 않으나 모터스포츠 저변확대 및 유망선수 발굴·육성환경을 조성하는데 정부지원과 기업의 후원이 이루어질 수 있는 방안을 모색해나갈 계획이다. 아직까지 우리나라에서는 F1선수를 배출하지 못했으나 국제대회 입상 경력이 있는 기대주는 있다.

최명길 2007년 독일 F3시리즈 2회 우승, 2011 전남도 F1홍보대사

문성학 2010년 BMW시리즈 3위 입상

서주원 2010년 한국카트챔피언, 현재 전남도 F1홍보대사

임채원 2012 유럽 F3테스트 통과

### 올해의 관람객 유치목표치는 어느 정도인지?

국내·외 경기침체 등 어려운 여건 속에서도 2010년 첫 개최이후 3년 연속 16만여명이 대회를 관람하였다. 모터스포츠 관심층이 지속적으로 증가하고 있어 지난 대회와 같은 안정적인 관람객 확보가 가능할 것으로 보고 있다.

### 2012 F1대회가 역대 이래로 가장 성황리에 치러진 것으로 평가하고 있는데 지역경제에 미친 영향은 어느 정도로 평가하고 있나?

한국산업개발연구원(KID)의 연구결과에 의하면 '지난해의 경우 직접 소비 지출효과(숙박, 요식, 관광 등) 389억원, 생산유발 1,266억원, 부가가치유발 494억원, 고용유발 1,993명으로 경제적 파급효과가 매우 큰 것으로 분석되었다. 모터스포츠와 연계한 자동차부품산업육성을 통하여 조선산업 의존도가 큰 전남 서남권 산업구조의 다변화를 통해 국내·외 경제환

경에 탄력적으로 대응할 수 있는 지역산업기반을 마련하였다고 본다.

- F1서킷을 연계한 패키징 차부품의 고급브랜드화 연구개발사업 추진중. 2013 ~2016(4년간), 총사업비 786억원(국비 438억원), 사업주체 - 지경부, 전남도

F1서킷을 활용한 모터스포츠대회를 2주 1회정도 개최하여 매 경기 5,000여명의 관람객 내방에 따른 지역경제 활성화에도 많은 도움을 줄 것으로 예상되는 등 모터스포츠 산업화에 큰 전기가 되었다.

### 끝으로 F1대회 성공개최를 바라는 국민들에게 당부하고 싶은 말은?

F1과 같은 국제행사를 개최하는 것은 단기적 효과보다는 장기적인 차원에서 많은 유·무형의 경제파급효과 창출과 지역의 가치상승효과가 있기 때문에 어려운 여건 속에서도 추진하고 있는 것이다. 국민 여러분께서도 관심을 갖고 장기적인 시각으로 바라보았으면 한다.

지난 3차례의 성공개최를 통해서 국가와 지역브랜드가치제고, 국내 모터스포츠의 대중화, 지역경제 활성화와 투자유치촉진 등 다양한 분야에서 성과를 거뒀으며 특히 F1사업들이 하나씩 결실을 맺고 추진에도 속도를 내고 있다.

- F1 경주장의 상시활용(연 220일 이상)을 통한 수익창출 극대화

- 차부품 고급브랜드화 연구개발사업 시행(2013~2016년, 786억)

※ 13년 국비확보 35억원(센터설계용역 20억원, 진입도로용역 15억원)

- 구성지구(2,100만㎡) 연초 착공, 서남해안관광레저도시 개발사업 본격추진

- 삼포지구(244만㎡) 중국투자실현(2,500억원) 및 국내외 투자자유치

모든 국제스포츠행사가 그렇듯이 대회초기에는 재정부담이 늘어나는 불가피한 측면도 있지만 대회가 안정단계에 접어들고 장기적으로 개최될 수록 재정부담은 줄어드는 반면 투자효과는 크게 늘어나게 될 것이다.

앞으로 적자구조의 획기적 개선으로 국민에게 안심을 주어 사랑받는 F1대회가 되도록 할 것이다.

국민 여러분의 많은 관심과 성원이 있기를 바란다.





# MBC와 F1 한국그랑프리 2012

2010년에 F1이 대한민국에서 처음으로 개최된 후, MBC는 2011년과 2012년 한국그랑프리를 비롯한 해외에서 치러진 F1경기를 국내 팬들에게 소개했다.

특히 2012년 한국그랑프리는 챔피언십 포인트 경쟁의 분수령이라고 할 만큼 박진감이 넘쳤다. 총 20라운드 중 16번째로 치러진 한국그랑프리에서 페텔이 우승함으로써 4점차이로 포인트 경쟁에서 아슬아슬한 선두를 유지하고 있던 알론소는 페텔에게 6점차로 1위 자리를 내주고 말았다.

F1팬들은 10월12일 금요일 연습주행부터 일요일 결승경기까지 3일간 MBC를 통해 알론소와 페텔의 치열한 기싸움을 지켜볼 수 있었다. 하지만 제작진에게 한국그랑프리의 시작은 훨씬 이전으로 거슬러 올라간다. 방송의 드라이버였던 MBC의 스타트부터 체커기를 받는 순간까지를 되돌아본다.

올림픽이나 FIFA월드컵 그리고 예외없이 F1 역시 현장에서 일할 수 있는 허가부터 받는 것이 준비의 첫 시작이다. 어크레디테이션(Accreditation)이라고 부르는 이 작업은 사람과 장비를 F1으로부터 승인받는 절차라고 말할 수 있다. 특히 안전이 최우선시 되는 모터스포츠의 특성상 심사절차가 타 스포츠 이벤트에 비해 까다롭게 진행된다. 방송진행인력에 대한 허가는 크게 피트패스(Pit pass)와 패독패스(Paddock pass)로 출입제한레벨이 나뉜다.



피트패스(Pit pass)

패독패스(Paddock pass)

## 스타트



피트패스와 패독패스의 가장 큰 차이점은 머신이 패독으로 들어오는 진입로인 피트(Pit)에 대한 출입가능 유무이다. 피트에서는 밀착촬영이 가능해 분위기를 생생히 전달할 수 있으나, 상대적으로 위험해 피트 패스는 그 수량이 상당히 제한적이다. 물론 레이스 도중에는 안전상 피트출입은 모든 패스에서 엄격히 제한된다.

사람이 허가를 받으면 장비들의 승인이 필요하다. 특히 카메라에 대한 절차는 사람보다 더 어려움이 따른다. 후지TV가 제작하는 일본그랑프리를 제외한 모든 경기는 F1 커뮤니케이션스(F1 Communications)가 제작하는데 MBC를 비롯해 전 세계의 방송권자들은 그들이 제작한 국제신호를 수신받아 방송한다. 방송권자들은 국제신호에 포함되는 레이스 자체를 제외한 부분만 촬영가능하며, 허가받고자하는 카메라역할에 대한 자세한 설명을 첨부해야 한다.

MBC의 경우 오프닝과 피트스케치를 위한 RF 1대, 임시 스튜디오의 EFP 4대, 그랜드스탠드의 관중을 커버하기 위한 스탠다드 1대, 그리고 중계석(Commentary booth)의 COMCAM 1대만이 중계용 유니카메라로 허가받을 수 있었다.

F1 경기는 FOM(Formula One Management Ltd.)이 총괄 관리한다. 그들의 제일 큰 임무 중 하나가 전 세계에서 무사히 방송되는 것을 돕는 것이다. 즉 이벤트가 치러지는 현지에 파견되는 방송권자들의 편의를 돌봐주는 역할이다. 방송권자가 필요한 품목과 서비스를 일목요연하게 정리해놓은 것을 레이트 카드(Rate card)라고 하는데 의자, 책상임차부터 공간배정, 해외위성송출, 전원에 대한 정보 및 주파수 배분까지(국제신호제작 카메라는 무선송신방식) 다양하다. 물론 무료로 제공하지는 않는다.

## D-2

앞서 말한 준비는 현장설치를 진행하기 위한 사전작업이다. 실질적인 작업은 중계차가 영암 코리아인터내셔널서킷에 위치한 TV 컴파운드에 이동을 완료하는 시점부터 시작된다.



TV컴파운드는 전 세계의 방송권자들이 실제 일하는 공간으로서 BBC, Sky Sports, RTL, Rai를 비롯해 위성관련 EUROVISION 등이 입주하여 촬영, 편집, 송출이 동시에 이루어지는 공간이다.

MBC의 첫 미션은 TV컴파운드에 위치한 FOM MCR(Main Control Room 주조정실)과 중계차사이의 케이블 연결작업이다. FOM MCR은 국제신호를 각 방송권자에 배분하는 역할을 담당한다. 뿐만 아니라 외국으로의 송출이 원활이 이루어지는지 모니터링하며 문제발견시 즉각 조치한다.

F1 국제신호는 WIF 피드와 NIF 피드로 구성되어 있다. WIF는 Wide International Feed의 줄임말로 16:9 화면에 16:9그래픽을 제공하는 피드이며, NIF(Narrow International Feed)는 16:9 화면위의 4:3그래픽을 의미한다. 화면은 1080/50i 즉 PAL로 제공되어 중계차에서 컨버터를 이용하여 NTSC로 변환 후 국내에 송출되었다.



TV 컴파운드 (TV compound)

패독빌딩 위와 스튜디오의 유니카메라, 무선안테나 설치작업 및 중계석의 오디오케이블 연결작업이 실시되었다. F1 케이블링의 절대 양보될 수 없는 원칙이 한 가지 있는데 케이블이 절대 외부에 노출되어서는 안된다는 것이다. 케이블은 배수구를 따라 정해진 루트를 통해서만 포설이 가능하다. 여러가지 이유가 있겠지만 안전과 미관 모두를 고려한 조치인 듯하다. 레이스를 중계하는 F1커뮤니케이션스의 카메라들이 모두 무선인 것과 무관치 않을 듯하다.

케이블작업과 테스트가 모두 끝나면 내일방송을 위한 1차적인 준비는 모두 마무리된다.

## D-1



## D-Day, +1, +2

연습주행이 펼쳐지는 금요일, 실질적인 방송의 시작, MBC에게는 이 날이 D-Day이다. 굉음의 머신들이 패독에서 벗어나 트랙을 달리기 시작한다. 2011년의 경우 F1의 전반적인 지식을 전달했으나 2012년 방송은 'F1의 사람들'을 콘셉트로 잡아 진행했다. 위대한 드라이버들과 F1을 경영하는 모터스포츠



그리드에서의 결승경기 오프닝

의 거물들을 소개함으로써 시청자들이 F1에 좀 더 친숙해질 수 있도록 접근했다.

연습주행이 치러진 금요일은 스튜디오에서 진행되었지만 예선과 결승이 있는 토·일요일은 중계석에서 진행되어 F1의 생생함을 한층 더 느낄 수 있었다. 특히 오프닝을 피트와 그리드에서 진행하여 현장의 분위기가 안방까지 스며들 수 있도록 하였다.

3일간의 F1경기가 끝나면 팀들은 다음 라운드가 개최되는 곳으로 이동하기 위해 분주히 움직인다. 팬들은 모두 떠났지만 마지막까지 불이 꺼지지 않는 곳이 바로 TV컴파운드이다. 편집, 송출을 위해 방송사들은 밤까지 자리를 지킨다.

남들과는 다른 MBC의 F1이야기...

하지만 F1에 대한 열정은 팬들의 환호, 머신의 굉음만큼 우렁차다.



# F1 TV중계방송 쉽게 즐기기



F1은 포뮬러카로 펼쳐지는 경기 중 가장 최고 클래스다. 그런 최고의 자동차경주 F1이지만 아직 우리나라에서는 많은 사람들이 잘 아는 스포츠는 아니다. 대한민국 영암에서 한국그랑프리가 이미 3번이나 열렸다는 사실을 모르는 사람들이 많은 것이 대한민국 F1의 현실이다. 그러다보니 “올림픽과 월드컵에 버금가는 세계 3대 스포츠이벤트”, “전 세계 6억명 TV시청”, “출력 750마력 최고시속 350km”라는 이야기로 사람들의 호기심을 불러일으킬 수는 있으나 F1 TV중계를 보도록 하는 것, 그리고 이 TV중계를 보고 F1의 매력에 빠지고 F1의 마니아가 되게 하는 데에는 생각보다 많은 노력이 들어가야만 가능할 것이다.

지난 2012년 F1 한국그랑프리 TV중계를 마치고 집에 왔을 때 어머니께서 F1중계를 보시고 나서 궁금했던 많은 것들을 물어보셨다. 특히 “색깔이 다양한 자동차들이 뽁뽁 달리는 모습에, 신기한 소리에 재미있어서 중계를 보게 되었는데 똑같은 곳을 계속 달리지만 하고, 똑같이 보이는 차들이 색깔도 똑같은 차 두 대가 같이 달리는 모습을 보니 30분 정도 지나니까 진력이 났다”며 시청자 입장에서 궁금했던 여러가지들을 물어보셨다.

그 중에서 가장 기억에 남는 것은 바로 TV 중계화면 속 자막에 대한 것이었다. 많은 스포츠들이 TV중계 시에 자막으로 경기에 가장 중요한 포인트들을 보여주고 있다. 축구는 현재 경기시간과 스코어, 그리고 경기를 펼치는 양팀의 이름을 계속해서 표시해주고, 야구도 경기를 펼치는 양팀의 스코어와 아웃카운트 볼카운트 주자상황들을 화면에 계속 보여준다. 축구나 야구는 자막이 없어도 경기를 보는데 많이 불편하지는 않다. 왜냐하면 경기가 한 곳에서만 펼쳐지기에 화면에 현재 경기상황의 대부분이 보여지고 있기 때문이다.

하지만 F1은 한 화면에서 경기의 모든 곳을 볼 수는 없다. 4.5km 트랙의 일부분만이 돌아가며 보여지기에 경기를 한 번에 파악하기 위해서는 경기상황을 표현해주는 자막을 볼 줄 알아야만 경기를 이해할 수 있는 것이다. 그래서 야구, 축구, 농구, 배구처럼 단순히 스코어를 알려주는 자막이 아니라 F1에서는 현재의 경기현황부터 주요한 상황을 설명하는 것까지의 다양한 자막들이 보여진다. 그렇기에 처음 F1을 접하는 사람들의 경우 화면에 보여지는 자막이 무엇을 의미하는지 파악하지 못하게 되면 현재 펼쳐지고 있는 경기는 단순히 빠른 차들이 같은 트랙을 수 없이 도는 의미없는 움직임으로 보일 수도 있는 것이다. 그래서 F1 TV 중계방송에 나오는 자막이 무엇을 의미하는지 설명하고자 한다. 우선 예선과 결승으로 나누어 자막을 설명하고 좀 더 나은 대한민국에서의 F1 TV중계를 위해서 MBC가 바꾼 MBC만의 스타일의 F1자막에 대해 이야기 해보고자 한다. 이 설명을 보고나서 F1 TV중계방송을 보면 F1경주가 현재 어떻게 이루어지고 있는지 쉽게 파악할 수 있을 것이고, 그러다보면 자연스럽게 F1에 빠져들게 될 것이라 생각한다.





사진 1

선두 드라이버와 팀명  
베스트랩

영어 세 글자 드라이버 약자  
숫자는 선두와 기록 : 시간, 분, 초, 1000분의 1초.

## 뜻모를 영어로 가득한 F1 중계방송 자막

기록이 중요한 경기답게 숫자가 자막의 대부분을 차지하고 있다. 그리고 영어가 있는데 이 자막은 우리가 아는 영어단어가 아니다. 세 글자로 이루어진 이 영어단어는 바로 선수들의 이름 약자이다. F1 결승의 가장 기본적인 화면 **사진 1**을 보면 하단에 영어 세 글자와 숫자가 이루어진 것을 볼 수 있을 것이다. 이 선수들의 이름 약자를 안다면 F1 중계방송 자막을 50% 이상 이해했다고 할 수 있을 정도로 F1 중계방송 자막의 핵심이다. 2013년 F1그랑프리에 출전할 팀과 선수의 이름과 약자는 다음과 같다.

팀	레드불		페라리		맥라렌		로터스	
드라이버	페텔	웹버	알론소	마사	버튼	페레즈	라이코넨	그로장
약자	VET	WEB	ALO	MAS	BUT	PER	RAI	GRO
팀	메르세데스		자우버		포스인디아		윌리엄스	
드라이버	로즈버그	해밀턴	휠켄버그	구티에레즈	디 레스타	수틸	말도나도	보타스
약자	ROS	HAM	HUL	GUT	DIR	SUT	MAL	BOT
팀	토로 로소		케이터햄		마루시아			
드라이버	베르뉴	리카르도	픽	반데가르데	비앙키	칠튼		
약자	VER	RIC	PIC	GAR	BIA	CHI		

팀별로 드라이버의 경우 제1드라이버와 제2드라이버가 있고, 만약의 사태에 대비하고 추후를 위해 제3드라이버와 연습드라이버를 보유하고 있다. 하지만 주로 경기에 나오는 것은 제 1, 2 드라이버이기 위에 나온 22명의 드라이버의 약자만 잘 알고 있다면 F1 경기를 보는데 어려움은 없을 것이다.

이름을 알면 자막을 통해 어떤 머신이 어디에 있는지 쉽게 알 수 있다. 하지만 문제가 있다. 이름만 가지고는 자막이 아닌 화면에 보이는 머신이 누구인지 알 수 없기 때문이다. 22대의 머신에 선수의 이름이 쓰여있지 않기 때문에 머신을 구분하는 것은 선수의 이름이 아닌 각 팀별 머신의 색깔과 스폰서명에 주목해야 한다.

11개 팀의 머신은 각기 팀을 대표하는 색으로 칠해져 있고 팀마다 스폰서가 다르기 때문에 각기 다른 스폰서가 노출되어 있다. 그 차이가 확연히 드러나기에 F1 그랑프리를 TV로 또는 사진으로 접하다보면 쉽게 알 수 있다. 하지만 1개의 팀에는 2명의 드라이버가 있기 때문에 같은 머신이라도 다른 드라이버가 타고 있는 것이다. 그래서 제1드라이버와 제2드라이버의 구분은 머신전체의 색깔이 아닌 **사진 2** 드라이버의 헬멧 뒤에 있는 내부 카메라색을 보고 구분을 해야한다. 이 부분이 빨간색이 제1드라이버 노란색이 제2드라이버이다. 혹은 차에 표시된 드라이버 넘버와 헬멧을 가지고도 현재 보여지는 머신이 누구의 것인지 알 수 있다.



사진 2



사진 3



사진 4



사진 5

## 떨어질 선수에 주목해야 하는 F1 예선

F1그랑프리는 금요일 연습주행, 토요일 예선, 일요일 결승으로 이루어져 있다. 예선과 결승은 경기의 진행방법이 다르기에 중계화면속 자막도 차이가 있다. 사진 3 예선 사진 4 결승 예선과 결승의 주요 방송화면을 보면 그 차이가 명확하게 보인다.

예선은 1차, 2차, 3차로 나누어지며 각각 20분, 15분, 10분간으로 치러진다. 정해진 시간동안 드라이버들은 서킷을 돌아 가장 좋은 랩타임을 기록해야 한다. 그래서 1차 예선에서 하위 7명이 탈락 기록순으로 그리드를 배정받고, 2차 예선에서도 하위 7명이 탈락 기록순으로 그리드를 배정받고, 3차 예선에서는 상위 10명이 기록순에 따라 그리드를 배정받는다. 2012년에는 12개팀 24명의 드라이버가 경기를 펼쳤지만 2013년부터는 11개팀 22명의 드라이버가 그랑프리에 출전하게 되어 예선의 경기방식도 변화가 있을 것이다. 이런 예선전 방식의 이해를 바탕으로 TV중계를 본다면 자막에 대한 이해도 쉬울 것이다.

사진 5 예선전에 주로 나오는 화면구성은 다음과 같다. 가운데 윗부분에는 현재 펼쳐지고 있는 경기가 몇차 예선이고 얼마의 시간이 남았는지 표시해준다. 좌측으로 위에서부터 아래로 길게 있는 것은 현재 기록별 순위이다. 24대가 예선에 참가했을 때 하위 7대가 1차 예선에서 탈락이기에 18위부터는 앞부분 순위가 다른 색으로 표시되어 있다. 순위 옆에는 선수의 이름 약자가 표시되어 있고, 그 옆으로 현재 예선에서 기록한 가장 좋은 랩타임이 표시되어 있다. 그리고 옆으로 P라고 표시되어 있는 경우가 있는데 이는 현재 그 드라이버가 피트에 위치하고 있음을 말하는 것이며, 사진 6 예선시간이 종료된 드라이버는 그 위치에 체커기 표시가 된다.

하단에 보이는 자막은 현재 화면에 비쳐지고 있는 차량의 드라이버 이름과 현재 기록 중인 시간을 표시하는 것이고, 그 밑으로 상위권 드라이버의 경우 현재 1위의 시간이 표시되어 기록을 비교할 수 있고 예선탈락 부근에 있는 선수는 1차 예선에서는 17위 드라이버의 시간이 표시된다. 또한 화면에는 나오지 않지만 관심이 가는 드라이버의 경우 오른쪽 하단에 선수의 이름과 기록이 표시된다. 그렇게 예선을 마치고 나면 사진 7 에서 보듯이 탈락한 선수들의 이름과 기록이 표시된다. 예선은 좋은 기록을 내는 것이 중요하기 때문에 중계화면도 최대한 좋은 기록을 내는 선수들과 탈락권에 있는 선수들을 위주로 방송을 진행하게 되고 자막은 이런 경기를 한 눈에 살펴볼 수 있도록 구성되어 있다.

예선시간이 종료된 드라이버는 그 위치에 체커기 표시



사진 6



사진 7

탈락한 선수들의 이름과 기록



사진 8

현재 운행상태를 알려주는 계기판

## 게임같기도 하고 실제같기도 한 계기판 자막

F1그랑프리 예선과 결승경기를 TV로 보다보면 드라이버 차량에 장착된 카메라로 드라이버의 운전모습과 차량 앞모습이 보이는 화면을 많이 볼 수 있을 것이다. **사진 8** 이 화면을 보다보면 흡사 자신이 드라이버가 되어 운전을 하고 있는 게 아닌가하는 착각을 불러일으킬만큼 역동적인 느낌을 받게 된다. 이 화면이 나올 때면 좌측 중간 부분에 계기판 그래픽이 나온다. 이 계기판은 그냥 그림을 위한 것이 아니라 '현재의 운행상태'를 보여주는 자막이다.

우선 그 구성을 살펴보면 가운데 숫자는 현재 '머신의 속도'를 말하는 것이다. 최고 시속 350km의 F1머신의 속도를 보다보면 그야말로 탄성이 절로 나온다. 속도 밑으로 나온 숫자는 현재 사용 중인 '기어의 단수'이다. 기어변속은 선수들이 핸들에 달

린 패들시프트로 조작하며 1단에서 7단까지 있다. 가속 또는 감속 시에 선수들이 빠르게 손가락을 까딱거리며 기어를 변경하게 되면 이 숫자도 빠른 속도로 늘어나거나 줄어든다. 동그란 부분에 시계처럼 되어있는 것이 바로 RPM이다. 0~18까지인데 F1머신의 '최대 RPM은 18,000'으로 우리가 일반적으로 타는 차량과는 엄청난 차이가 있다.

기어단수 밑으로는 'THROTTLE'이라는 단어가 있는데 이 단어에 불이 들어와 있으면 현재 드라이버가 액셀러레이터를 밟아 가속을 하고 있음을 나타내는 것이고, 그 밑에 있는 'BRAKE'에 불이 들어오면 현재 드라이버가 브레이크를 밟고 있다는 뜻이다. 간혹 'THROTTLE과 BRAKE'에 동시에 불이 들어오는 경우가 있는데 이는 드라이버가 액셀러레이터와 브레이크를 동시에 밟고 있다는 것이다. 그리고 오른쪽으로 + 와 - 사이에 번개표시가 있는데 이것은 KERS의 현재상황을 표시하는 것이다.

KERS는 브레이크를 밟을 때 생기는 에너지를 배터리에 충전해 두었다가 필요시 순간적으로 가속할 때 쓰이는 것으로 써 이 화면의 +부분까지 빨간색이 가득차면 충전이 모두 되어있다는 뜻이고, 이것을 사용할 시에는 불이 들어오며 빨간색 게이지가 줄어드는 것을 볼 수 있다. 그 밑으로 보이는 DRS는 머신의 리어윙의 각도를 조절하여 좀 더 많은 다운포스를 받아 가속시키는 장치가 현재 사용 중인지 여부를 나타내는 것이다.

2012년까지는 예선에서도 언제, 어디에서든 드라이버가 필요하다고 판단될 때 자유롭게 DRS를 사용할 수 있었기에 예선 중 DRS 불이 들어와 있는 것을 수시로 볼 수 있었다. 하지만 2013년부터는 예선에서도 결승과 마찬가지로 정해진 구간에서만 DRS를 사용할 수 있도록 규정이 바뀌어 DRS존에서만 볼 수 있게 되었다. 이 그래픽을 이해한다면 게임임 하듯이 내가 머신의 운전석에 앉아 운전을 하고 있다는 착각에 빠질 수도 있을 것이다. 흡사 F1경주게임을 하고 있는 것처럼 말이다.



사진 9

## F1그랑프리 결승의 묘미는 추월, 그리고 추월

F1그랑프리 결승은 24대의 머신이(2013년부터는 22대) 예선기록에 따라 정해진 그리드에서 출발하여 서킷을 일정바퀴를 달려 가장 빨리 들어오는 드라이버가 우승하는 방식이다. 또한 1위부터 3위까지 포디엄에 오르고, 그랑프리별 1위부터 10위까지 시즌포인트를 받아 최종합산으로 우승자와 순위를 매기기 때문에 결승에서의 순위는 곧 종합성적이 되는 것이다. 따라서 예선에서 좋은 성적을 내야 앞선 그리드에서 결승을 치를 수 있게 된다. 결승에서는 예선에서 좋은 그리드를 받았다면 이를 지키면서 조금 더 앞으로 나아가야 할 것이고, 하위그리드를 받았다면 그보다 더 많이 앞으로 나아가야 할 것이다. 결국 F1그랑프리 결승에서 가장 중요한 것은 추월인 것이다. 그렇기에 F1그랑프리 결승의 TV중계 포커스는 추월에 맞추어져 있다고 하겠다.

**사진 9** F1그랑프리 결승의 TV화면을 보면 하단의 자막은 경기의 시작부터 끝까지 계속해서 보인다. 이는 F1그랑프리 결승을 한 눈에 볼 수 있는 자막으로 바로 현재순위를 보여주는 것이다. 순위와 선수의 이름약자가 표시되고, 1위와의 간격을 보여주는 시간과 또는 앞에 있는 차와의 간격을 보여주는 시간이 표시된다. 1위와의 간격은 1위의 이름 뒤에 'Leader'라



사진 10



사진 11



사진 12

고 표시되어 있으며 앞에 있는 차와의 간격은 1위의 이름 뒤에 'Interval' 이라고 표시되어 있다. 그래서 이 자막을 보면 어떤 드라이버가 몇 위에 있는지 그리고 그 차보다 앞에 있는 차와는 어느 정도 시간차이가 나는지를 한 눈에 볼 수가 있다. 이 화면 하나만으로도 출전한 모든 차들이 어느 정도의 위치에 있는지 알 수 있게 된다. 또한 앞차와의 간격이 아주 근소할 경우에는 추월을 시도할 수 있는 위치에 놓여있다는 뜻이기도 하다.

앞서 말한바와 같이 F1그랑프리 결승의 묘미는 추월이기에 이럴 경우 TV중계는 간격차이가 얼마나지 않는 머신들을 위주로 방송을 진행한다. 그 때에는 사진 10 과 같은 자막이 좌측상단에 보이는데 이는 현재 보이는 머신들이 몇 위를 다투고 있는지, 그리고 두 머신간의 차이는 어느 정도인지 보여주는 자막이다. 이 상황은 사진 11 과 같은 자막으로 표시되기도 한다. 이는 배틀을 벌이고 있는 두 드라이버의 기록차이를 표시하는 것으로 각 바퀴마다 어느 정도 차이가 나는지를 보여주는 것으로서 현재 자막은 알론소와 마사의 배틀에서 바퀴를 거듭하면서 마사가 조금씩 알론소를 따라잡는다는 것을 나타내고 있다.

사진 12 와 같은 자막도 배틀이 펼쳐진 경우 많이 보이는데 배틀을 벌인 차들이 현재 어떤 페이스로 달리는지를 설명하고 있다. △ 1은 시작그리드에서 순위를 하나 올렸다는 것을 ▼ 1은 시작그리드에서 순위가 하나 떨어졌다는 것을 말하는 것이다. 좌측 위쪽에 배틀의 상황에 대한 자막이 나오면서 조금 더 많은 정보를 제공하기 위해 사진 13 과 같은 자막이 나간다. 이는 배틀을 펼치는 두 대의 머신이 서킷의 3부분에서 어떤 기록을 보였는지를 설명하는 것이다.

F1서킷은 보통 섹터1, 섹터2, 섹터3로 나누어지는데 이 자막은 현재 3위인 알론소와 4위인 마사가 섹터1, 섹터2, 섹터3에서 누가 더 기록이 좋았는지 보여주며 최종적으로 21번째 바퀴에서 마사가 0.368초 빨랐다는 것을 나타내고 있다. 이 자막은 사진 14 와 같은 비슷한 자막으로도 표시되는데 이는 랩별로 기록차이를 비교한 것으로 22~24바퀴에서는 알론소가 웨버보다 빨랐으나 25번째 바퀴에서는 웨버가 빨랐다는 것을 설명한 자막이다.

이러한 자막과 함께 배틀이 펼쳐지는 동안 DRS존에 머신이 위치하게 되면 사진 15 와 같은 자막이 나온다. 이는 배틀을 펼치는 두 머신의 상태를 보여주는 것으로 한 명의 드라이버가 나오는 화면에 나오는 계기판의 축소판이라고 하겠다. 이 자막에서는 드라이버의 이름과 팀, 현재 머신의 속도가 표시되고 있다. DRS에 녹색불이 들어오면 현재 사용하고 있다는 것이다. 그 옆으로 KERS 사용가능 용량과 사용여부가 표시되는데 테두리가 노란색으로 불이 들어오면 KERS를 사용중이라는 것이다. 이렇게 추월과 관련하여 많은 자막들이 F1그랑프리 결승에서 보여지며 최종적으로는 사진 16 과 같이 시작그리드와 비교해 현재 선수들의 순위가 어떻게 바뀌었는지를 자막으로 보여준다.



사진 13

배틀이 펼쳐진 경우 차들이 현재 어떤 페이스로 달리는지를 설명한다



사진 14



사진 15



사진 16



사진 17

타이어교체가 중요하기에 피트인을 하는 경우 자막으로 피트에 들어와 있는 차량과 피트에서 머무른 시간을 보여준다

## 추월의 또 다른 변수 피트인과 작전

F1그랑프리 결승에서 무조건 잘 달린다고 해서 우승을 할 수 있는 것은 아니다. 좋은 결과를 내기 위해서는 머신의 성능과 드라이버의 레이싱실력도 중요하지만 그에 못지 않게 중요한 것이 팀워크이다. F1그랑프리 결승에서는 의무적으로 한 번의 타이어교체를 해야 한다. 이는 규정상 그랑프리마다 지급되는 2개의 드라이타이어를 모두 사용해야 하기 때문인데 이 타이어교체가 F1그랑프리 결승에서 또 다른 변수로 작용할 때가 종종 있다. 타이어교체의 관건은 무엇보다 시간싸움이라 하겠다. 짧은 시간에 완벽한 교체가 이루어져야 하는데 다른 팀보다 많은 시간이 소모되거나 타이어교체를 잘 못하여 리타이어하는 경우 낭패를 보기 때문이다.

이렇듯 타이어교체가 중요하기에 피트인을 하는 경우에는 사진 17 과 같은 자막이 나타난다. 이는 현재 어떤 차가 피트에 들어왔고, 피트에서 어느 정도의 시간을 보냈는지를 보여주는 자막으로 좌측에 보이는 웨버가 피트레인에서 19.811(초), 피트에 멈춰서는 3.1초의 시간을 보냈다는 뜻이다. 오른쪽 마사의 경우 현재까지 피트레인에서 14.8초의 시간을 보내고 있다는 것이다. 사진 18 처럼 하단순위가 나오는 부분에 현재까지 어떤 드라이버가 피트인을 몇 번 했는지 보여줌으로써 팀의 타이어 교체전략이 어떻게 진행되었는지를 알 수 있게 된다.

각팀은 경기중에 드라이버와 많은 교신을 하는데 그중 현재 경기진행에서 의미있는 이야기를 골라 시청자들에게 들려준다. 이 경우 사진 19 와 같은 자막이 뜨며 어떤 팀이 어떤 드라이버와 교신을 주고받았는지 알려준다. F1그랑프리 결승을 즐기는 또 다른 요소는 조금이라도 빠르게 타이어를 교체하여 시간손실을 줄이려는 피트에서의 팀워크와 드라이버와 팀간의 교신을 통해 경기를 어떻게 이끌어 가는지 보는 것이다.

이렇게 F1그랑프리 결승이 진행되고 최종적으로 순위가 정해지는데 우승자가 피니시라인을 통과하면 사진 20 과 같은 자막이 나가게 된다. 이는 누가 승리자이고 어떤 기록이었던지를 보여주는 것이다. 화면은 2012년 페텔이 한국그랑프리에서 우승했을 당시의 것으로 308.635km를 평균시속 191.938km로 달려 1시간36분28.651초를 기록했다는 설명이다.



사진 18



사진 19



사진 20

## F1을 더 쉽게 보여주고자 하는 MBC 스타일의 자막

지금까지 F1그랑프리 TV중계에 나오는 자막을 어떻게 이해해야 하는지 설명하였다. 앞에서 본 바와 같이 F1그랑프리에는 많은 자막들이 나오고 워낙 빠르게 경기가 진행되기에 영어와 함께 나오는 자막을 바로바로 해석하기에는 어려움이 있다. 그래서 MBC에서는 2011년과 2012년 F1 한국그랑프리를 중계방송함에 있어서 MBC만의 스타일로 자막을 만들어 시청자들의 이해를 돕기위해 힘썼다.

이 자막의 핵심은 바로 F1그랑프리를 더 쉽게 보여주는 데 있었다.

우선 F1경기와 관련된 다양한 정보를 제공하기 위한 자막을 만들었다. 사진 21, 22 와 같이 화면에 나오는 레이싱진행 깃발에 대한 설명과 DRS나 KERS와 같이 중요한 용어에 대한 설



사진 21



사진 22



사진 23



사진 24



사진 25

명을 상황에 맞게 넣어 시청자들의 이해를 도왔다. 그리고 경기를 한 눈에 이해하는데 필수적인 하단 순위자막의 선수 이름 약자를 영어에서 한글로 바꾸어 **사진 23** 처럼 어떤 선수가 몇 위이고 어느 정도 차이가 나는지 선수약자를 잘 모르더라도 쉽게 알 수 있게 하였다.

또한 **사진 24** 처럼 현재 선수순위에 그 선수의 국적깃발을 넣어 어느 나라의 어떤 선수가 몇 위인지 보여주었다. F1 그랑프리 팀간의 경기이지만 이는 각국 드라이버의 경쟁이기도 하기 때문이다. 현재 화면에 보이는 머신의 드라이버가 누구인지, 그리고 어떤 선수인지 시청자들이 알기 쉽게 하기 위하여 **사진 25** 와 같은 자막을 시청자들에게 제공하였다. 아직 F1이라는 종목이 생소하고 현재 경기를 펼치는 선수들에 대한 정보도 생소하다고 판단하여 **사진 26** 과 같이 현재 보이는 머신의 드라이버가 누구인지 얼굴사진을 함께 한 자막도 수시로 넣어서 F1그랑프리에 대한 이해와 관심을 높이고자 하였다.

앞에서 말한 바와 같이 F1그랑프리 결승에서 중요한 타이어 전략이 있어서는 2012년부터 새로운 자막을 만들어 경기 중에 제공하였는데 바로 **사진 27** 과 같은 형태이다. 이는 현재 배틀을 펼치고 있는 드라이버들이 어떠한 타이어로 몇 바퀴 주행하고, 언제 타이어를 바꾸었는지 보여주는 것이다. 이 자막을 통해 라이코넨과 해밀턴의 타이어 차이를 바탕으로 앞으로 어떻게 두 드라이버가 레이스를 펼칠지 해설을 통해 시청자들에게 전달되었다.

이러한 MBC 스타일의 자막을 통해 F1의 TV중계가 생소한 시청자들이 조금 더 쉽게 F1에 빠져들 수 있게 하였다. 워낙 빠르게 진행되는 경기를 따라가기에 힘든 부분도 있었지만 2년이라는 시간 동안 F1그랑프리 방송을 준비하면서 쌓은 노하우로 점점 나아져가고 있다고 생각한다. 그리고 2013시즌에는 기존보다 더 나은 F1그랑프리 방송을 위해 더 고민하고 노력하여 쉽게 F1을 이해한 시청자들이 더 많이 F1의 매력에 빠질 수 있도록 노력할 것이다.



사진 26



사진 27

### 모터스포츠의 불모지에서 모터스포츠 강국으로 가는 길 MBC와 함께

우리나라의 자동차산업은 이제 세계에서 손꼽히는 단계에 이르렀다. 하지만 이러한 자동차산업의 엄청난 발전과는 달리 우리나라 모터스포츠는 아직 불모지상태를 크게 벗어나지 못한 상태라고 할 수 있다. 튜닝한 차량들을 폭주족이라 바라보고, F1그랑프리 시끄러운 자동차들이 달리는 경기라고 생각하는 사람들도 있다. 하지만 자동차를 잘 만드는 국가들을 보면 모두 모터스포츠와 함께 자동차산업이 성장하였다. 모터스포츠에서 개발된 기술들이 산업으로 이전되어 좋은 자동차를 만드는데 쓰이고 있다.

이제 우리나라도 자동차산업의 강국이 되었고 모터스포츠 강국으로 가야할 것이다. 그런 점에서 MBC는 대한민국 모터스포츠 발전을 위해 다양한 국내 모터스포츠에 대한 관심과 함께 전세계 최고인 F1그랑프리에도 시청자들의 많은 관심을 이끌어낼 수 있도록 최선을 다 할 것이다. 우리 어머니가 F1그랑프리 보고 궁금한 것 없이 경기를 이해하고 감상할 수 있도록 TV중계방송을 한다면 언젠가는 F1그랑프리가 월드컵, 올림픽처럼 전국민 모두가 기다리는 대회가 될 것이라고 생각한다.

# 포물러의 형제들

포물러 머신의 최고 정점에 서 있는 F1, 포물러를 대표하는 형님이라고 말할 수는 있지만 모든 것이라고 부르기에는 무리가 있다. 왜냐하면 포물러 가족을 이루고 있는 F1의 동생(?)들이 너무나도 많기 때문이다.

F1을 든든하게 받치고 있는 다른 클래스의 머신들이 있었기에 F1은 현재 최고의 인기를 누리고 있다. F1 드라이버들이 하위 포물러 클래스에서 실력을 키워 F1까지 진출한다는 점에서 그 사실을 확인할 수 있다.

F1과 분리해서 생각할 수 없는 또다른 포물러 머신들에 대해 알아보자.

## 포물러의 종류

포물러 레이싱	원메이크 포물러
F1	GP2
F3	GP3
F4	Formula Abarth
Formula Car Challenge	Formula BMW
Formula Atlantic	Formula Car Challenge
Formula First	Formula Continental
Formula Ford	FIA Formula E Championship
Formula Junior	FF1600
Formula Libre	FF2000
Super Formula	Formula LGB (Swift Hyundai)
IndyCar	Formula Maruti
FCJ	Formula Mazda
FJ1600	Formula Monza
F500	Formula Nissan
Formula SAE	Formula Renault
BriSCA F1	Formula Rolon
V8 Hotstox	Formula Suzuki Kei Sport
Supermodified	Formula Suzuki Hayabusa
Sprint car racing	Formula Toyota
Midget car racing	Formula Vee
Quarter Midget racing	Indy Lights
Formula Student	Auto GP
	Star Mazda
	ADAC Formel Masters
	SRF
	Formula Masters China
	CFGP

## GP2 시리즈

- ▣ 엔진 : V8 4,000cc (르노)
- ▣ 기어 : 6단 시퀀셜
- ▣ 타이어 : 피렐리
- ▣ 팀 : 13(선수 26명)



(<http://www.gp2series.com>)

- F1 전단계 포뮬러로서 2005년부터 시작
- F1의 선수 수급처(feeder series)였던 F3000의 중단이후 그 자리를 대체
- 모든 팀이 동일 샴시, 엔진, 타이어를 사용하도록 규정 → F1의 수급처는 클래스로서 드라이버의 능력이 승부관건
- F1 서포트레이스로 참여하여 선수들에게 F1의 분위기를 느끼도록 고려
- 대부분 유럽에서 치러지나 2012시즌에는 말레이시아 세팡과 싱가포르 마리나베이스트리트서킷에서도 경기



### 주요 과거 챔피언

- 2005 니코 로즈버그
- 2006 루이스 해밀턴
- 2007 티모 글록
- 2009 니코 휠켄버그
- 2010 파스토르 말도나도
- 2011 로만 그로장

## F3

- 유럽, 호주, 남미, 아시아에서 각각의 시리즈 진행
- F1을 꿈꾸고 있는 드라이버들의 첫 관문
- 높은 참가비용 (F3 영국 : 1년 약 7억 / F3 아시아 : 1억5,000)
- F3에서의 성공은 GP2나 F1테스트를 받을 수 있는 기회로 연결

### F3 유로 시리즈

- ▣ 엔진 : 2,000cc (메르세데스, 폭스바겐, 닛산, 혼다)
- ▣ 기어 : 6단 시퀀셜
- ▣ 타이어 : 한국



(<http://f3euroseries.com>)

### 주요 과거 챔피언

- 2005 루이스 해밀턴 (2005 신인상 : 세바스찬 페텔)
- 2006 폴 디 레스타 / 2위 세바스찬 페텔 (2006 신인상 : 고바야시 카무이)
- 2007 로만 그로장
- 2008 니코 휠켄버그

### 영국 F3

(<http://www.formula3.co>)

- ▣ 엔진 : 메르세데스, 폭스바겐, 혼다
- ▣ 기어 : 6단 시퀀셜
- ▣ 타이어 : 쿠파



- 1951년 오토스포츠 F3 챔피언십으로 시작
- 각국에서 개최되는 F3 로컬시리즈 중 가장 유명하고 권위있는 대회
- 주요 과거 챔피언: 아일톤 세나, 미카 하키넨, 넬슨 피케, 재키 스투어트, 짐 클라크
- 2012 F1 드라이버 중 영국 F3 출신  
2009 챔피언 : 다니엘 리카르도  
2010 챔피언 : 장 에릭 베르뉴

## Indy Car Series

- ▣ 샴시 : 달라라 DW12
- ▣ 엔진 : 2,200cc (싱글 or 트윈터보차저) (쉐보레, 혼다)
- ▣ 기어 : 6단 시퀀셜
- ▣ 타이어 : 파이어스톤



(<http://www.indycar.com>)

- 아메리카대륙 최고의 포뮬러대회 (1996년부터 개최)

## Formula Challenge Japan

- ▣ 엔진 : FCJ 전용엔진  
배기량 2,000cc
- ▣ 기어 : 6단 시퀀셜
- ▣ 타이어 : 던롭



(<http://f-challenge.jp>)

- 일본의 자동차메이커 혼다, 도요타, 닛산 3사가 공동운영하는 시리즈
- 2006년 시작했으며 기존의 포뮬러 드림을 승계
- 일본인 F1 드라이버를 만들기 위한 프로그램 (26세 이하만 참가가능)
- F3 또는 상위급 클래스 참가한 드라이버 참전 불가

## Formula BMW

(<http://www.bmw-motorsport.com/en/>)

- ▣ 샴시 : Mygle제작 카본 파이버
- ▣ 엔진 : BMW K1200RS 1,200cc 140마력
- ▣ 기어 : 6단 시퀀셜

- 독일 & 유럽, 영국, 아시아, 미국 & 아메리카시리즈가 있음

### 과거 주요 챔피언

- 2001 독일(ADAC) 티모 글록
- 2004 독일(ADAC) 세바스찬 페텔
- 2005 독일(ADAC) 니코 휠켄버그

\*ADAC는 Allgemeiner Deutscher Automobil-Club의 줄임말로 독일자동차협회를 뜻함. 1903년 설립되어 현재 회원수 1,800만명



# 규정변화로 본 2013년형 F1 머신



## 머신

탄소섬유 차대로 제작된 머신은 운전자, 엔진 및 카메라장비를 포함해 무게가 최소 642kg 이상 나가야 한다. 타이어 무게가 지난해보다 2kg가량 증가하면서 머신의 무게제한도 상향조정된 것이다. 차대는 F1의 감독기구에 의한 광범위한 충돌시험을 거쳐야 한다. 차대아래엔 머신이 접지되도록 규정이 요구하는 차대길이에 해당하는 10mm 두께의 나무판재가 설치된다.

## 앞부분

머신 앞부분의 최소높이는 55mm다. 다만 조종석을 향한 차량 앞부분의 마지막 150mm 부위에 적용되지 않는다. 따라서 높은 차대를 선호하는 팀들은 이 부위를 이용해 높이가 더 줄어든 머신 앞부분과 차대 사이에 계단이나 연결장치를 만든다.

## 프론트윙

레드불이 처음 도입해 의혹을 불러일으켰던 유연하게 제작한 프론트윙은 100kg의 무게를 가했을 때 휘는 정도가 기존 20mm에서 10mm로 축소되었다. 또한 지난해 오리너구리를 닮았다고 크게 비판을 받은 스텝노즈방식은 뒷개를 사용해

가릴 수 있게 되었다. 이 뒷개는 머신 위와 아래 부분의 공기흐름에 중요한 영향을 미치게 된다.

## 엔진

무게가 95kg가량 나가는 V8 2.4리터 엔진을 엮고 회전속도가 1만8,000rpm으로 제한된 엔진규칙은 여러 이유로 변하지 않은 채 남아있다. 개발상의 고정상태로 인해 제조업체는 대부분 안정성을 추구하며 사소한 수정만 가할 수 있다. 각각의 드라이버는 시즌을 지속하는 동안 8개의 엔진을 보유하게 된다. 당해시리즈가 끝나기 전에 9번째 엔진이 필요한 경우 드라이버는 출발선상에서 순서가 10단계 밀리는 페널티를 받게 된다. 현재의 F1 엔진은 약 720마력(브레이크마력)의 성능을 발휘하며, 갤런당 3.8마일(100km당 130리터)을 주행할 수 있다.

## 기어박스

팀들은 레이스가 벌어지는 5번의 주말 동안 동일한 기어박스를 사용해야 한다. 하지만 기술적 결함이 있는 경우 첫 번째 변경은 무료로 할 수 있다. 이후엔 출발선상에서 순서가 5단계 밀리는 페널티가 적용된다. 이 장치는 반자동이며 7종류의 전진속도와 후진속도를 제공한다.

1년 동안 이용되지 않은 후에 F1이 2014년과 새로운 터보엔진시대를 위한 준비를 시작함에 따라 2011년 시즌에 다시 도입된 것이다. 터보엔진 시대에는 에너지 회복이 한층더 중요해지기 때문이다. KERS 버튼은 드라이버에게 한 바퀴당 6.7초 동안 80마력에 해당하는 급격한 가속을 제공한다. 드라이버는 KERS 버튼 전부를 한꺼번에 또는 경주로 주변을 돌며 보다 작은 단위로 이용할 수 있다. 대부분의 팀은 자신의 KERS 장치들을 차대의 중간의 연료탱크 아래에 설치한다.

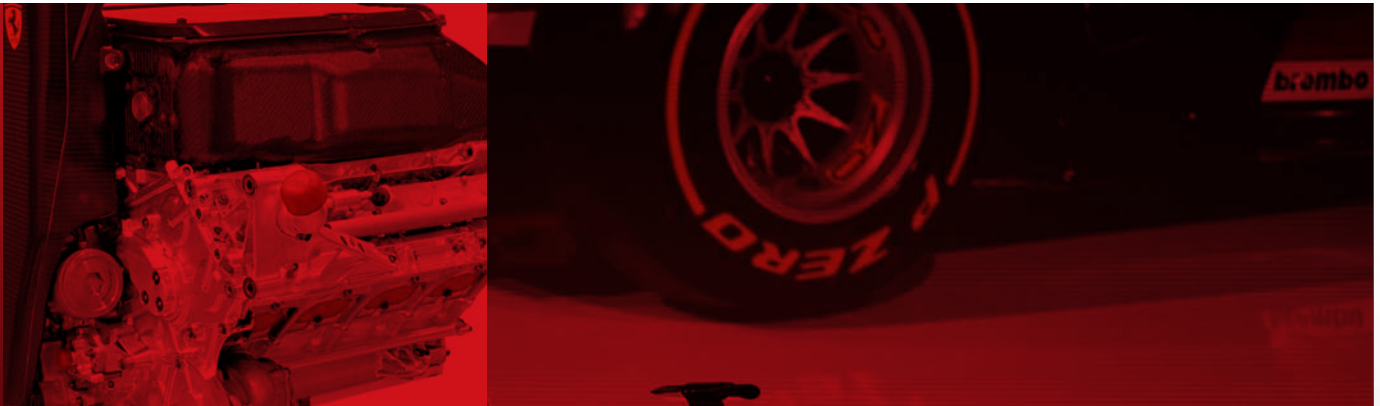
## 브레이크

머신은 1,000도를 초과할 수 있고 최대감속 시 밝은 노란색 불꽃이 계속해서 탈 수 있는 탄소섬유 디스크로 성취된 경이적인 브레이크 성능을 갖추고 있다. 동력보조시스템은 어떤 형태의 잠김 방지시스템으로도 허용되지 않는다.

## 타이어

피렐리는 매 경주마다 기본 타이어와 옵션타이어 두 종류의 서로 다른 복합타이어를 제공한다. 이 두 종류의 복합타이어는 아주 무름, 무름, 중간 강

매년 국제자동차연맹(FIA)은 F1스포팅 및 기술관련규정에 대해 약간의 수정을 가해왔다. 올 시즌의 규제변화는 일부분의 내용을 제외하고 대동소이하다. 2014년부터 V6 1.6리터 터보엔진의 탑재로 대폭적인 변화가 있을 예정이기 때문이다. 따라서 올해 머신은 지난해의 부족한 점을 업데이트한 수준에 그쳤다. 이를 바탕으로 올시즌 머신의 주요부분을 종합해본다.



도 및 단단함에 해당하는 타이어 강도의 범위에 따라 필요한 종류를 선택할 수 있다. 각각의 드라이버는 주말동안 11세트의 드라이타이어를 얻게 된다. 3세트는 먼저 사용한 후 금요일이 갈 때까지 반환해야 하며, 8세트는 나머지를 위해 남겨두게 된다. 드라이버는 예선 기록을 내는데 이용한 타이어 세트로 출발해야 하며 경주에서는 기본 및 옵션 두 종류를 다 사용해야 한다. 올시즌 타이어는 사이드월 강성을 향상시키면서 마모속도는 보다 빨라지게 바뀌었다. 이는 지난해 1번의 피트스톱만으로 레이스를 완주하는 단조로운 상황에 변화를 주기 위한 것으로 해석된다.

**핸들** 2011년부터 핸들에 이동 가능한 리어윙과 KERS를 제어할 수 있는 추가버튼이 제공되고 있다. KERS는 단지 켜고/끄는 스위치가 아니라 매우 복잡한 기능을 가지고 있다. 드라이버들은 KERS로 트랙 주변의 다양한 지점에서 에너지 배출량을 조절할 수 있다. 새로 추가된 기능은 드라이버에게 이동 가능한 리어윙을 사용할 수 있음을 알려주는 것으로 FIA에서 제공하는 발광신호이다. 핸들에는 머신의 모든 기능을 조

작할 수 있는 많은 버튼들이 있다. 이 버튼들은 팀라디오는 물론 음료수병 뿐 아니라 머신의 다양한 상태를 보면서 팀과 교신하며 그때그때 상황에 대처할 수 있도록 하기위한 것들로 복잡한 일련의 계기판과 같은 품목에 대한 버튼도 제공한다.

**DRS** FIA는 DRS의 효과를 최소화하는 것을 우려해 올해부터 대회기간동안 특정한 구간에서만 DRS를 사용할 수 있도록 했다. 또한 지난 시즌 메르세데스와 로터스가 도입한 더블 DRS시스템은 금지된다. 대신 수동방식의 DRS에 관한 제재사항은 없어 각 팀들은 수동 DRS를 최대한 활용하는 방안을 강구하게 되었다. 다만 기존 DRS는 연습주행과 예선에서도 'DRS존'에서만 사용이 가능하도록 제한된다.

**머신장착 카메라** 각각의 팀별로 머신들을 보다 쉽게 구별할 수 있도록 첫 번째 머신의 기본 회전방지구조 외에 설치된 머신장착 카메라는 대부분 선명한 빨간색이어야 하며, 두 번째 자동차의 머신장착 카메라는 대부분 선명한 노란색이어야 한다.

**리어윙** 운전자가 조절할 수 있는 리어윙, 즉 DRS가 지난 2011년 시즌에 도입되었다. 핸들에 있는 버튼으로 리어윙의 상단덮개를 들어올리며 50mm 크기의 구멍을 형성하는데 이 구멍은 공기저항을 줄이고 최고시속으로의 급가속을 가능하게 한다. 드라이버가 브레이크를 밟을 때 펜더의 덮개가 뒤로 젖혀진다. 레이스도중 다른 차를 추격할 때 펜더는 표시된 DRS구역에서만 열 수 있다. 하지만 드라이버는 처음 두 바퀴 동안 또는 안전차량기간 후의 처음 두 바퀴 동안에는 리어윙을 사용할 수 없다. 연습 및 예선에는 트랙상의 어디서든 DRS를 사용해 직선구간의 속도를 높일 수 있다. 하지만 안전상의 이유로 인해 트랙이 젖은 상태에서는 언제나 DRS를 사용하면 안된다.

**배기관** 팀들은 배기구를 디퓨저영역에 위치시켜 배기가스를 이용해 추가적인 다운포스를 생성할 수 있었다. 심지어는 엔진매핑을 이용해 드라이버가 연료조절판에서 떨어져 있을 때에도 시스템이 반드시 작동하게 할 수 있었다. 그러나 이제부터는 역학적인 영향을 직접 미칠 수 있는 위치에 더 이상 배기관을 설치할 수 없다.

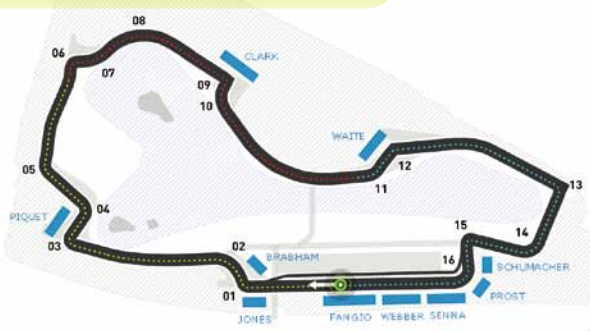


반 시가지서킷으로 F1그랑프리를 전후한 몇 달간만 전용서킷으로 사용되도록 설계되었다. 완전한 시가지서킷처럼 고저의 변화는 거의 없고 방호벽이 바짝 붙어있는 구간 역시 많지 않은 반면 상설서킷에 비해 노면의 요철이 심하다. 이 때문에 그림이 좋지않은 상태에서 연습주행을 시작해 시간이 갈수록 그림이 좋아진다. 최고시속은 높지 않지만 16개의 코너 중 시속 100km 이하로 공략하는 저속코너는 두 곳 뿐으로 중고속 코너가 많이 배치되어 있다. 따라서 랩레코드를 기준으로 F1그랑프리가 열리는 서킷 중 앨버트파크 보다 빠른 곳은 단 세 곳 뿐이다.

## Melbourne Albert Park

최근 3년 우승자	2012년 젠슨 버튼(맥라렌)	F1 첫 개최	1996년
	2011년 세바스찬 페텔(레드불)	길이	5.303km
	2010년 젠슨 버튼(맥라렌)	랩	58주
최다우승자	미하엘 슈마허(4회)	레이스길이	307.574km
		베스트 랩타임	1분24초125 (M. 슈마허, 2004년)

## 1 Round 17 Mar 2013 Australian Grand Prix

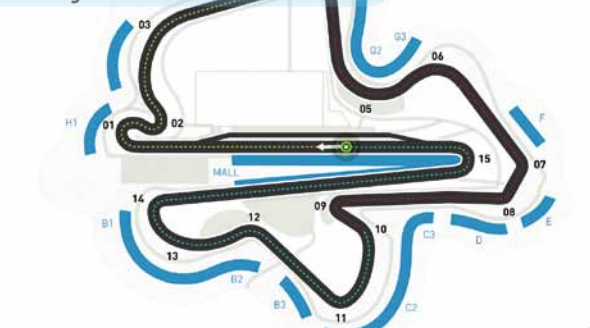


1999년부터 시작된 말레이시아그랑프리 무대가 되고 있는 세팡인터내셔널서킷은 헤르만 틸게사의 첫 번째 작품이다. 두 개의 긴 직선주로가 V자 모양으로 이어진 독특한 모양으로 이뤄져 있으며, 말레이시아를 상징하는 아자수 모양의 피트와 패독이 가장 눈에 띄는 부분이다. 고속과 중속을 적절하게 배치시킨 코스구성을 갖추고 있어 가속과 감속을 거듭해야 하기 때문에 타이어에 상당한 부담이 가해진다. 따라서 머신뿐 아니라 드라이버에게도 상당한 테크닉을 요하는 서킷으로 꼽히고 있다. 머신외부의 기온이 평균 38도까지 상승할 경우 머신내부의 온도는 60도 가까이 상승하기 때문이다.

## Sepang International Circuit

최근 3년 우승자	2012년 페르난도 알론소(페라리)	F1 첫 개최	1999년
	2011년 세바스찬 페텔(레드불)	길이	5.543km
	2010년 세바스찬 페텔(레드불)	랩	56주
최다우승자	미하엘 슈마허(3회)	레이스길이	310.408km
		베스트 랩타임	1분34초223 (J.P. 몬토야, 2004년)

## 2 Round 24 Mar 2013 Malaysian Grand Prix



서킷의 모양은 상해(上海)의 한문 '상(上)' 자를 형상화해서 만들어졌다. 1,175m에 달하는 긴 직선주로와 1코너부터 시작되는 '270도 코너'의 복합코너가 가장 큰 특징이다. 다른 나라의 경기장에 비해 추월이 잘 이루어지고 있는 서킷이다. 먼저 13코너에서 충분히 가속을 한 상태로 탈출한 뒤 만나는 1km가 넘는 직선 가속구간에서의 추월이 매우 자주 이루어지고 있다. 특히 긴 백스트레이트가 끝나는 헤어핀 14코너는 상하이서킷 최고의 추월포인트로 꼽히고 있다. 그밖에도 긴 가속구간의 끝에 위치한 테크니컬 저속코너가 많이 있어 상황에 따라 추월을 기대할 수 있는 구간이다. 세팡만큼 드라마틱한 변화는 없지만 상하이 역시 종종 비가 내리면서 레이스 결과에 큰 영향을 미친 바 있다.

## Shanghai International Circuit

최근 3년 우승자	2012년 니코 로즈버그(메르세데스)	F1 첫 개최	2004년
	2011년 루이스 해밀턴(맥라렌)	길이	5.451km
	2010년 젠슨 버튼(맥라렌)	랩	56주
최다우승자	루이스 해밀턴(2회)	레이스길이	305.066km
		베스트 랩타임	1분32초238 (M. 슈마허, 2004년)

## 3 Round 14 Apr 2013 Chinese Grand Prix

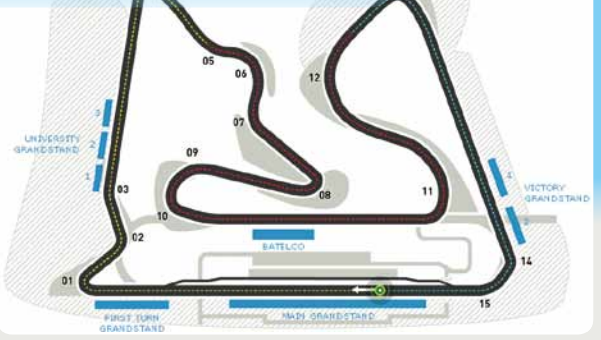


F1그랑프리가 열리는 서킷 중 유일하게 사막 한가운데 위치하고 있으며 헤르만 틸게가 디자인한 서킷 중 비교적 간단한 레이아웃으로 구성되어 있다. 4개의 길고 짧은 직선주로 외에 다수의 중·고속코너가 이어져 배치되어 있고 고저차가 많은 서킷이다. 가장 낮은 위치에 홈스트레이트가 있고, 이후의 구간은 크고 작은 고저차의 변화가 이어진다. 2~3코너의 오르막과 13~14코너의 내리막 직선구간은 바람에 따라 브레이킹 포인트도 달라진다. 섹터2의 내리막 중속 코너구간과 섹터3의 오르막 고속 코너구간은 공력난이도 가 높은 곳으로 꼽힌다.

## Bahrain International Circuit

최근 3년 우승자	2012년 세바스찬 페텔(레드불)	F1 첫 개최	2004년
	2011년 -	길이	5.412km
	2010년 페르난도 알론소(페라리)	랩	57주
		레이스길이	308.238km
최다우승자	페르난도 알론소(3회)	베스트 랩타임	1분30초252(M. 슈마허, 2004년)

## 4 Round 21 Apr 2013 Bahrain Grand Prix

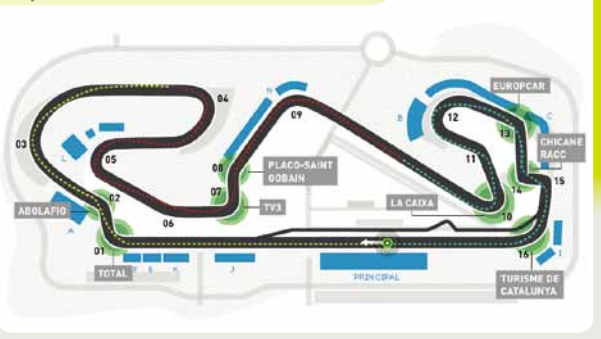


긴 홈스트레이트와 고르게 배치된 고속, 중저속 코너들 덕분에 서킷의 레이아웃은 F1의 표준이라고 할 수 있다. 다양한 코너의 배치는 물론 오르막과 내리막이 계속 이어지면서 변화가 다양하다. 특히 고속코너이면서 드라이버에게 많은 부담을 주고 있는 3코너와 9코너는 가장 난이도가 높은 구간으로 꼽힌다. 카탈루냐서킷은 추월이 용이하지 않기 때문에 예선성적이 결과에 크게 작용하는 곳이다. 긴 홈스트레이트와 1코너에 분명한 추월포인트가 있지만 쉽게 일어나지는 않았다. 경기장은 좀더 많은 추월유도로 재미를 배가시키기 위해 2007년 14, 15코너에 시게인을 추가하는 등 레이아웃 변경을 하기도 했다. 2011년 시즌엔 그나마 DRS와 KERS, 타이어의 영향으로 추월이 이뤄졌지만 충분한 수준은 아니었다.

## Circuit de Catalunya

최근 3년 우승자	2012년 파스터 말도나도(윌리엄즈)	F1 첫 개최	1951년
	2011년 세바스찬 페텔(레드불)	길이	4.655km
	2010년 마크 웨버(레드불)	랩	66주
		레이스길이	307.104km
최다우승자	미하엘 슈마허(6회)	베스트 랩타임	1분21초670(K. 라이코넬, 2008년)

## 5 Round 12 May 2013 Spanish Grand Prix



F1그랑프리 개최되는 서킷 가운데 1주길이가 가장 짧다. 현대적인 서킷의 평균길이와 비교하면 60% 수준에 불과하고, 빨기에의 스파와 비교하면 1주 길이가 절반도 되지 않는다. 아울러 서킷 평균주파속도가 랩레코드 기준으로 시속 161.5km에 불과해 느린 서킷이다. 그도 그럴 것이 레이싱전용서킷이 아니라 평소에 도로로 사용하다 경기 때만 부분통제해서 경기를 치르는 시가지서킷이기 때문이다. 특히 모나코의 페어몬트 헤어핀은 F1그랑프리에서 공략해야 하는 코너 중 가장 느린 곳이다. 정상적인 상황이라면 웬만한 퍼포먼스 차이로는 추월이 어렵다. 모나코에서 가장 느린 6코너에서도 간혹 추월이 이뤄지기도 하지만 이 서킷의 가장 좋은 추월포인트는 터널을 지나 만나는 시게인 10코너이다.

## Circuit de Monaco

최근 3년 우승자	2012년 마크 웨버(레드불)	F1 첫 개최	1950년
	2011년 세바스찬 페텔(레드불)	길이	3.340km
	2010년 마크 웨버(레드불)	랩	78주
		레이스길이	260.520km
최다우승자	아이톤 세나(6회)	베스트 랩타임	1분14초439(M. 슈마허, 2004년)

## 6 Round 26 May 2013 Monaco Grand Prix



서킷이 공원안에 위치해 있고 고저차가 거의 없다는 점 등이 호주그랑프리 열리는 앨버트파크와 비슷하다. 하지만 대부분 헤어핀과 시게인 등 상대적으로 중저속 코너구간으로 구성되어 있어 F1그랑프리 열리는 서킷 가운데 '스톱-앤-고'의 테크닉을 가장 많이 구사해야 하는 곳이다. 트랙은 평소에 일반인들이 출입하기 때문에 시가지서킷처럼 노면상태가 좋지않다. 코너가 14개뿐이지만 긴 가속구간 뒤에 급감속을 하는 전형적인 추월지점도 세 곳이나 포함하고 있다. 그 가운데 헤어핀인 10코너와 첫 번째 복합코너에 들어가는 1코너가 가장 좋은 추월포인트이다.

## Circuit Gilles-Villeneuve

최근 3년 우승자	2012년 루이스 해밀턴(맥라렌)	F1 첫 개최	1978년
	2011년 젠슨 버튼(맥라렌)	길이	4.361km
	2010년 루이스 해밀턴(맥라렌)	랩	70주
		레이스길이	305.270km
최다우승자	미하엘 슈마허(7회)	베스트 랩타임	1분13초622(R. 바리첼로, 2004년)

## 7 Round 09 Jun 2013 Canadian Grand Prix



2013년 시즌 F1이 치러지는 서킷 가운데 Monza, 스파에 이어 세 번째로 빠른 평균시속 (233.4km)을 자랑하는 곳이다. 서킷길이가 아주 길다고는 할 수 없으며 험어스트레이트를 제외하면 이렇다 할 긴 직선구간이 없는데다 18개의 코너를 포함하고 있어 단순하지 않은 레이아웃이란 점을 생각하면 고속서킷으로서 실버스톤의 특별함을 짐작할 수 있게 된다. 머신의 성능이 비슷하다면 실버스톤에서의 추월은 매우 어렵다. 실버스톤 역시 좀 더 많은 추월을 유도하여 재미를 배가시키고자 2010년 새로운 레이아웃을 추가시켰다. 경우에 따라서는 캡스, 스토, 베일 시케이인 등에서도 추월시도가 이뤄지기도 하지만 2011년 새로 DRS존이 설치된 웰링턴스트레이트는 그나마 추월시도가 쉬운 곳이 되었다.

## Silverstone Circuit

최근 3년 우승자	2012년 마크 웨버(레드불) 2011년 페르난도 알론소(페라리) 2010년 마크 웨버(레드불)	F1 첫 개최	1950년
		길이	5.901km
		랩	52주
		레이스길이	306.747km
최다우승자	짐 클라크, 알랭 프로스트(5회)	베스트 랩타임	1분30초874(F. 알론소, 2010년)

## 8 Round 30 Jun 2013

### British Grand Prix



독일서부 뉘르부르크에 자리잡은 대형 복합서킷으로 총길이가 28km를 넘는 게잠슈트레케와 북쪽코스 23km에 육박하는 노르트슐라이페, 남쪽코스인 8km의 쥐드슐라이페, 그리고 1984년 만들어진 그랑프리코스 등으로 구성되어 있다. 5.148km의 길이에 15개의 코너가 배치된 간단한 구조의 서킷이다. 가장 복잡한 구간은 섹터1에 자리잡고 있으며, 섹터2는 비교적 시원시원한 드라이빙을 즐길 수 있는 구간으로 시속 200km 이상으로 공략하는 고속 코너들과 곳곳의 내리막 코너에서 그림변화에 주의해야 한다. 섹터3로 진입하게 되면 홀스트레이트 못지않은 가속구간인 백스트레이트에 해당하는 구간이 나온다.

## Nurburgring Circuit

최근 3년 우승자	2011년 루이스 해밀턴(맥라렌) 2009년 마크 웨버(레드불) 2007년 페르난도 알론소(맥라렌)	F1 첫 개최	1985년
		길이	5.148 km
		랩	60주
		레이스길이	308.623 km
최다우승자	페르난도 알론소(3회)	베스트 랩타임	1분14초439(M. 슈마허, 2004년)

## 9 Round 07 Jul 2013

### German Grand Prix



헝가리서킷은 고저차의 변화가 뚜렷하고 노면상태가 매우 고르지 못한 곳이다. 노면이 고르지 못하기 때문에 모나코와 같은 시가지서킷에 준하는 높은 다운포스 셋업이 요구되고 있다. 현재 F1그랑프리가 열리는 서킷 중에서 아부다비의 야스마리나에 이어 두 번째로 느린 곳이다. 최고시속 역시 낮으며 시속 300km를 넘길 수 있는 구간이 홀스트레이트 단 한 곳밖에 없다. 따라서 1코너를 제외하면 추월이 가능한 곳을 찾기 어렵다. 다만 헝가리그랑프리는 항상 한여름인 7월과 8월 사이에 개최되어 트랙온도가 높게 치솟으면서 돌발변수가 일어날 가능성을 많이 가지고 있다.

## Hungaroring

최근 3년 우승자	2012년 루이스 해밀턴(맥라렌) 2011년 젠슨 버튼(맥라렌) 2010년 마크 웨버(레드불)	F1 첫 개최	1986년
		길이	4.381km
		랩	70주
		레이스길이	306.630km
최다우승자	M. 슈마허(4회)	베스트 랩타임	1분19초071(M. 슈마허, 2004년)

## 10 Round 28 Jul 2013

### Hungarian Grand Prix



서킷은 아르덴숲속 산기슭에 만들어져 있고 계곡을 끼고 달리도록 트랙이 설계되어 있어 고저차의 변화가 매우 심한 것으로 잘 알려져 있다. 현재 F1캘린더에 이름을 올린 서킷 중 Monza에 이어 두 번째로 빠른 고속서킷이며 뽕옹과 불량시공 등 강한 G포스가 발생하는 초고속 코너도 유명하다. 아울러 1주길이가 무려 7km를 넘고 있어 다른 어떤 서킷보다도 1km 이상 길다. 덕분에 일요일 결승레이스에서는 F1레이스 중 가장 적은 44랩으로 경기가 치러지고 있다. 이처럼 긴 서킷이 넓게 배치되어 있어 같은 시간에도 트랙 위치에 따라 날씨상황이 완전히 다른 경우가 종종 있어 드라이버들에게 부담을 주곤 한다.

## Circuit de Spa-Francorchamps

최근 3년 우승자	2012년 젠슨 버튼(맥라렌) 2011년 세바스찬 페텔(레드불) 2010년 루이스 해밀턴(맥라렌)	F1 첫 개최	1950년
		길이	307.004km
		랩	44주
		레이스길이	308.052km
최다우승자	미하엘 슈마허(6회)	베스트 랩타임	1분47초263(S. 페텔 2009년)

## 11 Round 09 Jun 2013

### Belgian Grand Prix



F1그랑프리가 개최되는 서킷 중에서 가장 빠른 곳이다. 셋업에 따라 차이가 있지만 2011년 기준으로 최고시속 350km를 기록했다. 트랙 전체를 통틀어 고저차가 거의 없고 11개의 코너만이 있어 레이아웃이 비교적 간단한 느낌이다. 특히 11개의 코너 중 7개는 3개의 시케이인/복합코너로 묶어 설명할 수 있어 레이아웃을 이해하기가 쉽다. 하지만 가속구간 이전에 앞선 차량에 가까이 따라붙는 것이 생각만큼 쉽지 않아 의외로 추월이 어려운 코스로 알려져 있다. 선수들은 1~2코너의 레티필로 시케이인을 가장 좋은 추월지점으로 꼽고 있다. 그러나 레스모를 어떻게 공략했느냐에 따라 아스카리 시케이인을 앞두고 추월이 이뤄지는 경우도 종종 있다.

## Autodromo di Monza

최근 3년 우승자	2012년 루이스 해밀턴(맥라렌) 2011년 세바스찬 페텔(레드불) 2010년 페르난도 알론소(페라리)	F1 첫 개최	1950년
		길이	5.793km
		랩	53주
		레이스길이	306.720km
최다우승자	미하엘 슈마허(5회)	베스트 랩타임	1분21초046(R. 바리첼로, 2004년)

## 12 Round 08 Sep 2013 Italian Grand Prix



아부다비그랑프리도 황혼무렵 시작되어 해가 진 다음에 끝나긴 하지만 완전한 야간레이스는 싱가포르그랑프리뿐이다. 이 때문에 시야확보를 위해 대낮같이 밝힐 수 있도록 엄청난 양의 조명이 서킷 전체에 준비되어 있다. 마리나베이와 또 다른 특징은 반시계방향의 시가지서킷이라는 점이다. 시가지서킷답게 방호벽이 트랙 가까이 근접해 있고 두 개의 다리도 건너야 한다. 좁은 트랙과 거친 노면의 서킷환경 또한 언제나 예상치 못한 사고가 발생할 가능성을 많이 가지고 있다. 그중 10코너는 높은 연석이 연달아 놓여있는 고속코너로 가장 많은 사고가 일어나는 구간이다.

## Marina Bay Street Circuit

최근 3년 우승자	2012년 세바스찬 페텔(레드불) 2011년 세바스찬 페텔(레드불) 2010년 페르난도 알론소(페라리)	F1 첫 개최	2008년
		길이	5.073km
		랩	61주
		레이스길이	309.316km
최다우승자	세바스찬 페텔, 페르난도 알론소(2회)	베스트 랩타임	1분45초599(K. 라이코넬, 2008년)

## 13 Round 22 Sep 2013 Singapore Grand Prix



헤르만 틸케 디자인의 전형적인 레이아웃으로 구성된 반시계방향 서킷이다. 고속서킷으로 분류되지는 않지만 2코너부터 3코너까지 이어지는 1.2km 이상의 긴 직선구간을 포함한 것이 특징이다. 아울러 섹터3에는 시가지구간이 포함되어 있다. 12코너를 지나 섹터3에 진입하면 방호벽이 트랙 가까이 붙어있어 드라이버들에게 상당한 압박감을 준다. 서킷의 추월포인트는 백스트레이트가 끝나는 3코너이다. 2011년에는 백스트레이트에 DRS존까지 설정하여 박진감 넘치는 레이스를 유도하면서 추월 가능성이 높아진 듯했지만 홈스트레이트에서 추월시도를 했던 드라이버들이 다시 재추월을 허용하는 등 전략적 선택에 따른 또 다른 변수들이 결과를 예측할 수 없게 하였다.

## Korea International Circuit

최근 3년 우승자	2012년 세바스찬 페텔(레드불) 2011년 세바스찬 페텔(레드불) 2010년 페르난도 알론소(페라리)	F1 첫 개최	2010년
		길이	5.615km
		랩	55주
		레이스길이	308.630km
최다우승자	세바스찬 페텔(2회)	베스트 랩타임	1분39초605(S. 페텔, 2011년)

## 14 Round 06 Oct 2013 Korean Grand Prix

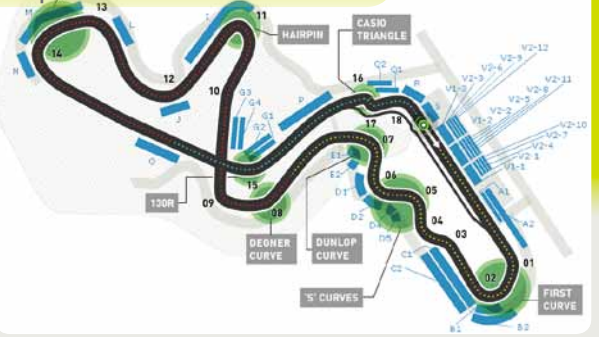


1961년 존 후겐홀츠에 의해 설계·제작된 스즈카서킷은 독특하고 도전적인 디자인으로 주목받는 곳이다. 올시즌 F1서킷 가운데 유일하게 8자 형태의 레이아웃으로 구성되어 있으며 스파나 실버스톤 못지않은 고속서킷으로 분류되고 있다. 최고의 고속코너 중 하나로 꼽히는 '130R'과 공력이 까다로운 'S-커브', '데그너', '스푼커브' 등 빠르고 화려한 테크닉을 구사할 수 있는 코너들을 보유하고 있다. 이 서킷에서는 코너공략 능력에 따라 랩타임 차이가 많이 날 수 있다. 앞선 차량을 추격하기에 부담스러운 시가지서킷도 아니어서 간격을 좁히기 쉽다. 특히 두 세 곳의 추월지점이 있어 이전에 충분히 간격을 좁혀 놓는다면 어렵지 않게 추월에 성공하고 있다.

## Suzuka Circuit

최근 3년 우승자	2012년 세바스찬 페텔(레드불) 2011년 젠슨 버튼(맥라렌) 2010년 세바스찬 페텔(레드불)	F1 첫 개최	1963년
		길이	5.807km
		랩	53주
		레이스길이	307.471km
최다우승자	미하엘 슈마허(6회)	베스트 랩타임	1분31초540(K. 라이코넬, 2005년)

## 15 Round 13 Oct 2013 Japanese Grand Prix



지난 2011년, 인도의 수도인 뉴델리 인근 그레이트 노이다에 만들어진 서킷이다. 처음에는 '제이피인터내셔널서킷'이라는 이름으로 건설되기 시작했으나 부처의 탄생지로 알려진 '가우람 부다 나가르' 지역에 위치하고 있다하여 '부다인터내셔널서킷'으로 명칭이 바뀌었다. 첫번째 인도그랑프리는 당시 먼지안개와 높은 연석 등이 문제점으로 지적되었다. 그러자 두 번째 대회를 맞아 바레인으로부터 먼지제거장치를 들여다가 트랙에 투입하며 공기정화를 유도하는 노력을 기울였다. 가장 좋은 추월지점은 백스트레이트가 끝나는 4코너이다. 마지막 16코너를 어떻게 공략했는지의 여부에 따라 첫 코너에서 추월시도를 볼 수 있다.

## Buddh International Circuit

최근 3년 우승자	2012년 세바스찬 페텔(레드불)	F1 첫 개최	2011년
	2011년 세바스찬 페텔(레드불)	길이	5.125km
	2010년 -	랩	60주
		레이스길이	307.500km
최다우승자	세바스찬 페텔(2회)	베스트 랩타임	1분27초249(S. 페텔, 2011년)

## 16 Round 27 Oct 2013

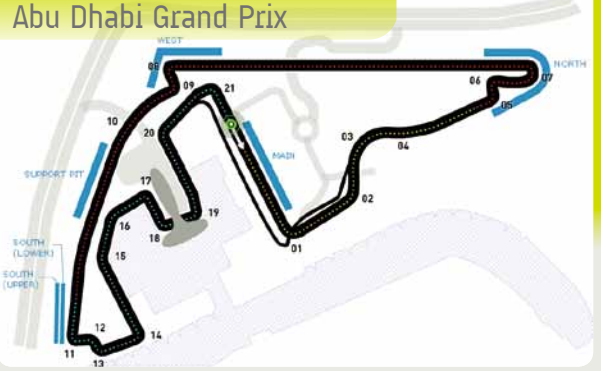


야스마리나서킷은 아부다비의 인공섬인 야스아일랜드에 2009년 건설되었다. 야스아일랜드는 아랍에미리트에서 가장 넓은 면적을 가진 에미리트인 아부다비에서 야심차게 개발하고 있는 초대형 인공관광지다. 독일의 헤르만 틸케사가 디자인한 서킷레이아웃의 전형을 갖추고 있으며 긴 가속구간과 시케이인, 저속구간이 섞여 있어 따라 확실하게 구분돼 배치되어 있다. 하지만 고저차의 변화가 거의 없고 속도가 너무 느려 언제나 지루한 레이스가 펼쳐진다는 평가를 받고 있다. 추월이 매우 어려운 야스마리나에서 그나마 가장 좋은 추월지점은 긴 직선가속구간이 끝나는 8코너를 꼽고 있다.

## Yas Marina Circuit

최근 3년 우승자	2012년 키미 라이코넨(로터스)	F1 첫 개최	2009년
	2011년 루이스 해밀턴(맥라렌)	길이	5.554km
	2010년 세바스찬 페텔(레드불)	랩	55주
		레이스길이	305.355km
최다우승자	세바스찬 페텔(2회)	베스트 랩타임	1분40초279(S. 페텔, 2009년)

## 17 Round 03 Nov 2013



미국 최남부 도시 텍사스주의 오스틴에 자리한 서킷은 미국 최초의 F1 전용서킷이다. 미국은 1980년 이후 모두 시가지 혹은 다용도서킷에서 F1을 개최해왔다. 오스틴시는 2011년 경제난을 이유로 서킷건설을 중단하며 흔들리기 시작했다. 여기에 자금조달, 현 정부, 일정변경, 공사지연 등 반복적으로 문제가 터져 개최여부가 불투명했으나 우여곡절 끝에 공사를 마무리해 2012년 대회를 시작으로 오는 2021년까지 10년간 F1을 개최하게 되었다. 오스틴서킷 역시 헤르만 틸케사가 디자인을 했다. 직선과 곡선이 적절히 조화를 이룬 레이아웃을 갖고 있으며 1주 길이 5.47km, 고저차는 40.5m, 20개의 코너로 구성되어 있다.

## Circuit of The Americas

최근 3년 우승자	2012년 루이스 해밀턴(맥라렌)	F1 첫 개최	2012년
	2011년 -	길이	5.516km
	2010년 -	랩	56주
		레이스길이	308.896km
최다우승자	루이스 해밀턴(1회)	베스트 랩타임	1분 35초 657(L. 해밀턴, 2012년)

## 18 Round 17 Nov 2013



서킷의 공식명칭은 오토드루루 주제 카를로스 파세다. 파세는 브라질출신 드라이버로 1977년 비행기사고로 사망했다. 이후 그의 이름이 서킷명으로 명명됐지만 많은 F1 팬들은 여전히 '인터라고스'로 부르고 있다. 1940년 두 개의 인공연못 사이에 트랙이 만들어져 오랫동안 이어오다가 1990년 안전문제를 해결하며 재개장됐을 때는 서킷길이가 7.960km에서 4.309km로 짧아졌다. 트랙을 공략하는 호흡이 가장 빠른 서킷으로 평가되고 있으며, 고저차가 심해 드라이버들은 머신에서 롤러코스터를 타는 느낌을 받는다고 한다. 레이스는 반시계 방향으로 진행되고 여기에 왼쪽으로 도는 코너가 많아 드라이버의 신체와 타이어에 적지않은 부담을 주고 있다.

## Autodromo Jose Carlos Pace

최근 3년 우승자	2012년 젠슨 버튼(맥라렌)	F1 첫 개최	1972년
	2011년 마크 웨버(레드불)	길이	4.309km
	2010년 세바스찬 페텔(레드불)	랩	71주
		레이스길이	305.909km
최다우승자	알랭 프로스트(6회)	베스트 랩타임	1분11초473(J.P. 몬토아, 2004년)

## 19 Round 24 Nov 2013





인피니티 레드불레이싱

포드가 지난 2004년 자사 F1팀 재규어레이싱을 매각하기로 결정했을 때 음료회사인 레드불이 이 팀의 인수자로 나섰다. 포드는 입찰자들에게 상징적인 1달러를 요구했으며 대신 최소 3년 동안 4억 달러를 투자한다는 조건을 내걸었다. 이를 받아들인 레드불은 새 팀의 주인이 되었다. 레드불은 '레드불주니어팀'(Red Bull Junior Team)이라는 명칭의 젊은 드라이버 육성프로그램도 운영하는 데 이는 현재 가장 체계적인 드라이버 양성코스라 알려져 있다. 2008년 레드불은 장기적으로 F1에 참여할 것을 보증하는 콩코드조약에 서명하며 모터스포츠에 대한 의지를 확고히 했다. 그리고 2010년부터 2012년까지 세바스찬 페텔을 앞세워 컨스트럭터즈와 드라이버즈 챔피언 모두를 휩쓸었다.

## INFINITI RED BULL RACING

2012년 컨스트럭터 챔피언십 1위(460점)

팀국적 오스트리아      대표 크리스티안 호너  
 캠프 영국                  테크니컬 팀장 아드리안 뉴웨이

새시 RB9  
 데뷔 2005년 호주그랑프리  
 그랑프리출전 146회  
 패스티스트랩 29회

엔진 르노 RS27-2013  
 드라이버 챔피언 3회  
 그랑프리우승 34회

타이어 피렐리  
 컨스트럭터 챔피언 3회  
 폴포지션 46회



스쿠데리아 페라리

슈퍼카 메이커로 알려진 페라리의 레이싱팀 공식명칭은 스쿠데리아 페라리다. 1929년에 창립된 스쿠데리아 페라리는 1936년까지는 알파로메오를 대신해 레이싱팀을 운영하던 조직이었다. 페라리는 F1이 시작된 1950년부터 지금까지 63년 동안 계속해서 활동해온 유일한 팀이다. 페라리는 오랜 역사만큼이나 많은 기록도 보유하고 있어서 F1팀들 가운데 가장 많은 챔피언타이틀을 차지한 것은 물론 최다승, 최다 폴포지션, 최다 패스티스트랩 등 대부분의 기록을 독점하고 있다. 페라리팀은 많은 광팬이 있는 것으로 알려져 있으며 국적을 초월해 다양한 지지자들을 확보하고 있다. 축구의 훌리건에 비견되는 페라리의 본토 이탈리아 광팬들을 '티포시'(Tifosi) 라고 부른다.

## SCUDERIA FERRARI

2012년 컨스트럭터 챔피언십 2위(400점)

팀국적 이탈리아      대표 스테파노 도메니칼리  
 캠프 이탈리아        테크니컬 팀장 파트 프라이

새시 F138  
 데뷔 1950년 모나코그랑프리  
 그랑프리출전 852회  
 패스티스트랩 227회

엔진 페라리 타이056  
 드라이버 챔피언 15회  
 그랑프리우승 219회

타이어 피렐리  
 컨스트럭터 챔피언 16회  
 폴포지션 207회



보디온 맥라렌 메르세데스

지난 1960년 뉴질랜드 F1 드라이버 출신인 브루스 맥라렌에 의해 창단되었다. 맥라렌은 F1 컨스트럭터로서 널리 알려져 있지만 인디500 등 미국식 대회에도 참가했었다. F1에서 가장 크게 성공을 거둔 팀 중 하나이며 160번의 우승과 12번의 드라이버우승, 그리고 8회의 컨스트럭터즈 챔피언타이틀을 차지했다. 지금은 표준이 된 '카본파이버 모노코크'를 처음으로 머신디자인에 도입한 F1기술의 선도자이기도 하다. 현재의 팀은 1981년에 론 데니스의 프로젝트4레이싱과 브루스 맥라렌모터레이싱의 합작으로 탄생되었다. 론 데니스는 1981년부터 2009년 3월까지 팀의 대표로 활동했으며 이후 오랫동안 함께 일한 마틴 윌트마시에게 자신의 자리를 물려주었다.

## VODAFONE MCLAREN MERCEDES

2012년 컨스트럭터 챔피언십 3위(378점)

팀국적 영국              대표 마틴 윌트마시  
 캠프 영국              테크니컬 팀장 패디 로웨이

새시 맥라렌 MP-28  
 데뷔 1966년 모나코그랑프리  
 그랑프리출전 722회  
 패스티스트랩 151회

엔진 메르세데스 FO108Z  
 드라이버 챔피언 12회  
 그랑프리우승 182회

타이어 피렐리  
 컨스트럭터 챔피언 8회  
 폴포지션 155회



### 로터스 F1팀 LOTUS F1 TEAM

2012년 컨스트럭터 챔피언십 4위(303점)

팀국적 영국      대표 에릭 블리어  
 캠프 영국      테크니컬 팀장 제임스 앨리슨

새시 E21  
 데뷔 2012년 호주그랑프리  
 그랑프리출전 20회  
 패스티스트랩 3회

엔진 르노 RS27-2013      타이어 피렐리  
 드라이버 챔피언 0회      컨스트럭터 챔피언 0회  
 그랑프리우승 1회      폴포지션 0회

프랑스의 간판 자동차기업인 르노가 운영하는 F1레이싱팀이다. 르노는 F1레이스 탄생 이전부터 각종 레이스에 참가한 역사를 가지고 있다. 지난 1970년 후반부터 현재까지 르노는 엔진공급자로서, 그리고 컨스트럭터로서 경주에 참여해왔다. 2001년에 베네통팀을 인수하면서 컨스트럭터로 복귀했으며 다음해인 2002년에 팀명을 르노로 바꾸었다. 그후 처음으로 2005년에 컨스트럭터즈 챔피언을 차지했다. 더구나 같은 해 소속팀 드라이버 페르난도 알론소가 역대 최연소 기록으로 드라이버 챔피언에 올라 더블 타이틀을 거머쥐는 경경사가 있었다. 2012년에는 팀명을 다시 로터스로 바꿔 새출발을 했다.



### 메르세데스 AMG 페트로나스 F1팀 MERCEDES AMG PETRONAS FORMULA ONE TEAM

2012년 컨스트럭터 챔피언십 5위(142점)

팀국적 독일      대표 로스 브라운  
 캠프 영국      테크니컬 팀장 밥 벨

새시 F1 W04  
 데뷔 1954년 프랑스그랑프리  
 그랑프리출전 70회  
 패스티스트랩 12회

엔진 메르세데스 FO 108Z      타이어 피렐리  
 드라이버 챔피언 10회      컨스트럭터 챔피언 9회  
 그랑프리우승 27회      폴포지션 38회

다임러그룹에서 2010년 챔프 브라운GP팀을 인수해 메르세데스벤츠 팩토리팀으로 거듭났다. 그리고 챔피언십획득의 일등공신이 된 벤츠엔진과 더불어 미하엘 슈마허, 니코 로즈버그 등 독일드라이버 듀오를 영입해 독일색 짙은 최강의 독일드림팀을 구성했다. 7번의 F1 월드챔피언을 지내 슈마허는 2006년말 은퇴 후 페라리 F1 컨설턴트로 활동해 오다 메르세데스 GP를 통해 F1복귀를 선언해 화제를 모았다. 특히 페라리 전성기시절 최고의 호흡을 자랑했던 로스 브라운과 4년만에 재회해 기대를 모았다. 이 둘의 조합으로 메르세데스 GP는 앞으로 F1의 새로운 전설을 만들 것으로 기대되고 있다. 하지만 아직까지는 최강팀들과 어깨를 나란히 견주기엔 조금 부족한 것으로 평가받고 있다.



### 자우버 F1팀 SAUBER F1 TEAM

2012년 컨스트럭터 챔피언십 6위(126점)

팀국적 스위스      대표 모니사 칼텐본  
 캠프 스위스      테크니컬 팀장 제임스 키

새시 C32  
 데뷔 1993년 남아공그랑프리  
 그랑프리출전 346회  
 패스티스트랩 2회

엔진 페라리 타입056      타이어 피렐리  
 드라이버 챔피언 0회      컨스트럭터 챔피언 0회  
 그랑프리우승 1회      폴포지션 1회

설립자인 피터 자우버가 수장을 맡고 있으며, 그의 국적을 따라 팀의 국적 또한 스위스로 되어있다. 1970년에 만들어져 1993년 F1 첫 출전한 자우버는 창단 첫 해 중위권인 7위를 기록했다. 이후 저예산 독립팀으로 꾸준한 성적을 내면서 오랜시간 변치않는 레이스에 대한 열정을 불태웠다. 2006년부터 2009년까지 네 시즌 동안은 BMW 자우버로 BMW에게 팀을 넘겨 전성기를 구가하기도 했다. 이때 컨스트럭터 타이틀 경쟁에서 페라리, 맥라렌 등과 어깨를 나란히하며 3강의 대열에 올랐다. 그러나 2009년 시즌을 끝으로 BMW가 갑자기 F1에서 철수하면서 한때 팀이 사라질 위기에 놓이기도 했었다. 그러자 2010년에 다시 피터 자우버가 전면적으로 팀을 이끌게 되었다.



### 사하라 포스 인디아 F1팀 SAHARA FORCE INDIA F1 TEAM

2012년 컨스트럭터 챔피언십 7위(109점)

팀국적 인도      대표 비제이 말리아  
 캠프 영국      테크니컬 팀장 앤드류 그린

새시 VJM06  
 데뷔 2008년 호주그랑프리  
 그랑프리출전 93회  
 패스티스트랩 2회

엔진 메르세데스 FO 108Z      타이어 피렐리  
 드라이버 챔피언 0회      컨스트럭터 챔피언 0회  
 그랑프리우승 0회      폴포지션 1회

2007년 10월 창단되었다. 인도의 재벌 비제이 말리아와 마이클 몰이 컨소시엄으로 자금을 모아 당시 네덜란드 자본으로 운영되던 스파이커팀을 인수해 F1에 진출했다. 이 팀의 역사는 1991년 탄생한 조단 그랑프리팀에서 출발하여 2005년 러시아 자본의 미나르디팀에 인수되었다가 2006년 마라 스파이커로 넘어갔다. 결국 1991년부터 2007년 사이 주인이 세 차례나 바뀌는 여우곡절을 겪었던 팀이다. 팀소유주 비제이 말리아가 소유한 키피셔가 팀 타이틀스폰서다. 2009년에는 엔진을 메르세데스로 바꾸고 적극적인 투자를 통해 머신개발에 박차를 가하면서 팀창단 후 처음으로 득점권 진입, 예선 1위, 포디엄 진입이라는 기록을 세우며 가파른 상승세를 탔다.



윌리엄스 F1팀

영국여왕으로부터 기사작위를 받은 프랭크 윌리엄스경과 기술감독 패트릭 헤드에 의해 창단되었다. 모든 윌리엄스의 F1 새시에는 'FW' 라는 이니셜이 붙는데 이는 팀오너인 영국출신 프랭크 윌리엄스의 이름에서 따왔다. 윌리엄스의 첫 경주는 1977년 스페인그랑프리였다. 1978년 처음으로 윌리엄스는 자체적으로 머신을 제작하기 시작해 1979년 영국그랑프리에서 첫 우승을 했다. 윌리엄스는 1980년부터 1997년까지 9번의 팀챔피언 타이틀을 차지해 페라리, 맥라렌과 어깨를 나란히하는 강팀으로 성장했다. 하지만 1997년을 마지막으로 챔피언 타이틀을 차지한 이후 윌리엄스는 서서히 하강곡선을 그리더니 최근 들어서는 하위권을 벗어나지 못하고 있다.

## WILLIAMS F1 TEAM

2012년 컨스트럭터 챔피언십 8위(76점)

팀국적 영국 대표 프랭크 윌리엄스  
 캠프 영국 테크니컬 팀장 마이크 코글란

새시 FW35 엔진 르노 RS27-2013 타이어 피렐리  
 데뷔 1978년 아르헨티나그랑프리 드라이버 챔피언 7회 컨스트럭터 챔피언 9회  
 그랑프리출전 592회 그랑프리우승 114회 폴포지션 127회  
 패스티스트랩 131회



스쿠데리아 토로 로소

토로 로소(이탈리아어로 붉은 황소)는 오스트리아 음료회사인 레드불에 의해 운영되는 2개 팀 중 하나다. 2005년 말 레드불의 창업주인 디트리히 마테슈이츠는 과거 F1드라이버 출신인 게르하르트 베르거와 50대 50의 투자로 2006년 F1팀을 창단했다. 이후 2008년 11월 레드불은 베르거의 지분을 모두 사들이면서 중운영권을 확보했다. 초기의 토로 로소는 새시를 공유하는 등 레드불로부터 많은 지원을 받았고, 독자적인 새시를 만들고 있는 현재까지도 레드불 자매팀이라는 특징을 가지고 있다. 팀의 첫 폴포지션과 우승은 2008년 이탈리아그랑프리에서 세바스찬 페텔에 의해 이루어졌다. 그러나 2009년 페텔이 레드불로 이적하면서 토로 로소는 아직까지 좋은 성적을 거두지 못하고 있다.

## SCUDERIA TORO ROSSO

2012년 컨스트럭터 챔피언십 9위(26점)

팀국적 이탈리아 대표 프렌즈 토스트  
 캠프 이탈리아 테크니컬 팀장 제임스 키

새시 STR8 엔진 페라리 타이프 056 타이어 피렐리  
 데뷔 2006년 바레인그랑프리 드라이버 챔피언 0회 컨스트럭터 챔피언 0회  
 그랑프리출전 128회 그랑프리우승 1회 폴포지션 1회  
 패스티스트랩 0회



케이터햄 F1팀

2012년 팀 로터스의 새 버전이다. 페라리와 함께 F1에서 반드시 기억되어야 할 이름 중 하나로 꼽히는 팀 로터스는 콜린 채프먼에 의해 만들어져, F1과 모터스포츠에 창의적인 아이디어로 접근해 '시대를 앞선 혁신적인 머신' 들을 계속해서 만들어낸 '전설의 명가' 라고 할 수 있다. 1960년대와 1979년대에는 새로운 시도로 여러차례 현대의 F1 머신디자인이 완성되는데 결정적인 공헌을 하기도 했다. 2010년 출전을 목표로 F1팀이 만들어질 당시엔 '로터스레이싱' 이라는 팀명을 사용하며 예전의 로터스와는 선을 그었다. 하지만 이듬해부터 다시 '팀 로터스' 의 이름을 사용하면서 명가의 부활을 준비했다.

## CATERHAM F1 TEAM

2012년 컨스트럭터 챔피언십 10위(0점)

팀국적 말레이시아 대표 시릴 아비테보울  
 캠프 영국 테크니컬 팀장 마크 스미스

새시 CT03 엔진 르노 RS27-2013 타이어 피렐리  
 데뷔 2012년 호주그랑프리 드라이버 챔피언 0회 컨스트럭터 챔피언 0회  
 그랑프리출전 20회 그랑프리우승 0회 폴포지션 0회  
 패스티스트랩 0회



마루시아 F1팀

2010년 F1엔트리에 이름을 올린 신생팀으로 리처드 브랜슨의 버진그룹이 타이틀 스폰서가 되는 동시에 팀의 대주주가 되면서 '버진' 의 이름을 달게 되었다. 하지만 2010년 시즌이 종료된 직후 러시아의 스포츠카 메이커 마루시아모터스가 팀을 인수하면서 '마루시아버진레이싱' 으로 재탄생할 수 있게 되었다. 공기역학에서 빼놓을 수 없는 윈드터널 테스트를 배제하고 100% CFD(컴퓨터의 도움으로 유체역학)만으로 머신을 만드는 정책을 고수해 깊은 인상을 남겼으나 2010년에 이어 2011년 시즌 초반까지도 부진을 벗어나지 못했다. 그러자 팀은 다른 팀들과 마찬가지로 CFD와 윈드터널테스트를 병행하는 정책을 채택했고 지난해 마루시아라는 새로운 이름으로 거듭났다.

## MARUSSIA F1 TEAM

2012년 컨스트럭터 챔피언십 11위(0점)

팀국적 러시아 대표 존 부스  
 캠프 영국 테크니컬 팀장 니콜라이 포멘코

새시 MR02 엔진 코스워스 CA2013 타이어 피렐리  
 데뷔 2012년 호주그랑프리 드라이버 챔피언 0회 컨스트럭터 챔피언 0회  
 그랑프리출전 20회 그랑프리우승 0회 폴포지션 0회  
 패스티스트랩 0회



**INFINITI RED BULL RACING**

**01**

**2012년 시즌 종합 1위(281점)**

출생	1987년 7월3일	국적	독일
데뷔	2007년 미국그랑프리	출전	101회
챔피언	3회(2010, 2011, 2012년)	우승	26회
포디엄	46회	포인트	1,054점
폴포지션	36회	패스티스트랩	15회

**Sebastian Vettel** 지난 2006년 유로F3와 포뮬러 르노시리즈에 참가하던 중 BMW 자우버를 통해 최연소 F1 연습주행 참가기록을 세웠다. 데뷔전이었던 2007년 미국그랑프리에서 최연소 포인트 획득 기록도 갈아치웠고 같은 해 일본그랑프리에서는 F1레이스에서 선두에 선 최연소 드라이버의 기록도 갱신하면서 각종 기록을 새로 써내려가기 시작했다. 2008년 이태리에서는 토로 로소 소속으로 최연소 폴포지션과 최연소 우승기록을 세웠고, 2009년 레드불로 팀을 옮겨 2010년엔 최연소 챔피언의 자리에 올랐다. 이듬해에는 11승을 쓸어담으며 한시즌 최다폴포지션 기록을 갱신했고, 2012년에는 J.M. 판지오와 M. 슈마허에 이어 사상 세 번째로 3년 연속챔피언 타이틀 획득에 성공하며 새로운 기록도전에 나섰다.

**INFINITI RED BULL RACING**

**02**

**2012년 시즌 종합 6위(179점)**

출생	1976년 8월27일	국적	호주
데뷔	2002년 호주그랑프리	출전	198회
챔피언	0회	우승	9회
포디엄	34회	포인트	848.5점
폴포지션	11회	패스티스트랩	14회

**Mark Webber** 2001년에 GP2의 전신인 F3000시리즈에서 종합2위를 차지한 뒤 2002년 미나르디 소속으로 F1에 뛰어들어 데뷔전이자 홍그라운드인 2002 호주그랑프리에서 5위라는 놀라운 성적으로 존재감을 나타내기 시작했다. 이후 2003년 재규어, 2005년 윌리엄스로 각각 팀을 옮기며 맹활약을 펼쳤고, 2007년 현재의 소속팀인 레드불로 이적했다. 그리고 그해 유럽그랑프리에서 3위로 포디움에 오르며 기대 이상의 성과를 거뒀다. 2009년 독일그랑프리에서 고대하던 자신의 F1그랑프리 첫 우승을 차지했고, 2010년엔 4승을 챙기며 종합3위에 이름을 올리고 챔피언 문턱까지 다가섰다. 하지만 2011년 들어 다소 부진한 듯하더니 브라질그랑프리에서 단 1승을 거두는데 그쳤으며 지난해엔 두 차례 우승컵을 거머쥐었으나 종합 6위에 만족했다.

**SCUDERIA FERRARI**

**03**

**2012년 시즌 종합 2위(278점)**

출생	1981년 7월29일	국적	스페인
데뷔	2001년 호주그랑프리	출전	198회
챔피언	2회(2005, 2006년)	우승	30회
포디엄	86회	포인트	1,364점
폴포지션	22회	패스티스트랩	19회

**Fernando Alonso** 2001년 미나르디 소속으로 F1에 데뷔했으나 경쟁력이 부족한 미나르디의 머신에서 이렇다 할 성적을 거두지 못하며 이듬해 르노의 테스트 드라이버로 자리를 옮겼다. 2003년 J. 버튼을 밀어내고 르노의 정규드라이버 자리를 차지한 뒤 헝가리에서 F1 최연소 우승기록을 갱신하며 스타반열에 올라섰다. 2005년 K. 라이코넨을 제치며 최연소 F1 챔피언 타이틀을 획득했고, 다음해에는 최연소 2년 연속챔피언 기록까지 갈아치웠다. 2007년 맥라렌으로 이적해 종합3위에 올랐으며, 2008년 다시 르노로 돌아와 2009년까지 두 시즌동안 활약했다. 2010년엔 페라리로 이적해 페텔과 챔피언을 놓고 경쟁했으나 아쉽게 종합2위에 올랐다. 2011년에 페라리의 부진으로 종합4위로 밀려났으나 지난해 2위를 기록해 자존심을 되찾았다.

**SCUDERIA FERRARI**

**04**

**2012년 시즌 종합 7위(122점)**

출생	1981년 4월25일	국적	브라질
데뷔	2002년 호주그랑프리	출전	174회
챔피언	0회	우승	11회
포디엄	35회	포인트	704점
폴포지션	15점	패스티스트랩	14회

**Felipe Massa** 2002년 자우버 소속으로 F1에 데뷔해 인상적인 한 해를 보냈지만 2003년엔 노장 H.H. 프렌첸에게 자리를 내주고 페라리의 테스트 드라이버로 자리를 옮겼다. 2004년과 2005년 다시 자우버로 돌아가 정규드라이버로 활동한 뒤 2006년 페라리로 이적해 슈마허의 팀동료가 되었고, 같은 해 터키에서 F1 데뷔 후 첫 그랑프리우승을 기록하면서 종합3위에 올라 스타로 발돋움했다. 2008년엔 L. 해밀턴에 단 1포인트 뒤지며 종합2위로 시즌을 마감했다. 그러나 2009년 헝가리그랑프리 예선 중 일어난 사고로 후반기 동안 치료와 재활에 힘쓴 뒤 오랜 공백을 극복하고 2010년 알론소의 팀동료로 F1에 복귀했지만 부상 이전 만큼의 활력을 보여주지 못했다. 2010년부터 2012년까지 단 한 차례의 우승도 기록하지 못한 상태다.



<b>2012년 시즌 종합 5위(188점)</b>	
출생	1980년 1월19일
국적	영국
데뷔	2000년 호주그랑프리
출전	230회
챔피언	1회(2009년)
우승	15회
포디엄	49회
포인트	999점
폴포지션	8회
패스티스트랩	8회

## Jenson Button

젠슨 버튼

2000년 윌리엄스 소속으로 F1에 데뷔해 2003년 BAR로 이적한 뒤 2004년 말레이시아 그랑프리에서 자신의 첫 포디엄을 기록했다. 그는 2004년 한 시즌 동안 무려 10차례 포디엄에 오르는 기염을 토하며 종합3위에 올라 명실상부한 정상급 드라이버가 되었다. 버튼은 소속팀인 BAR가 혼다로 간판을 바꾼 2006년에는 헝가리에서 자신의 F1 첫 우승을 거둔 이후 팀의 전반적인 침체와 함께 2008년까지 이렇다할 성적을 거두지 못했다. 하지만 2009년 혼다를 인수한 브라운GP의 도약과 함께 꿈에 그리던 F1 챔피언에 오를 수 있었다. 2010년 맥라렌으로 등지를 옮겨 해밀턴과 호흡을 맞춰 종합5위를 기록했다. 2011년엔 팀에 보다 확실하게 적응하면서 피렐리아이어로의 변화에 가장 잘 대처, 페텔에 이어 2위에 오르는 기염을 토했다.



<b>2012년 시즌 종합 10위(66점)</b>	
출생	1990년 1월26일
국적	멕시코
데뷔	2011년 호주그랑프리
출전	39회
챔피언	0회
우승	0회
포디엄	3회
포인트	80점
폴포지션	0회
패스티스트랩	1회

## Sergio Perez

세르지오 페레즈

2011년 자우버 소속으로 F1에 데뷔해 멕시코 국적으로는 30년만에 F1엔트리에 이름을 올린 선수가 되었다. 같은 해 토로 로소의 알개 수아리에 이어 두 번째로 젊은 F1드라이버였고, 2012년에도 베뉴와 픽에 이어 세 번째로 젊은 드라이버였다. 페레즈는 2010년 GP2에서의 활약이후 탄탄한 실력을 유감없이 보여주고 있다. 특히 지난 몇 차례의 그랑프리에서 마모가 심한 피렐리아이어를 사용하면서도 노련한 베테랑 드라이버들보다 훨씬 많은 랩수를 마모된 타이어로 버텼다. 2010년 말 페라리드라이버아카데미의 지원을 받기 시작해 소속드라이버 중 가장 먼저 F1 정규드라이버 시트를 차지했다. 모국인 멕시코에선 세계 최고의 재벌인 카를로스 슬림이 이끄는 텔멕스의 후원을 받고 있으며 올시즌 윌리엄즈에서 맥라렌으로 이적했다.



<b>2012년 시즌 종합 3위(207점)</b>	
출생	1979년 10월17일
국적	핀란드
데뷔	2001년 호주그랑프리
출전	177회
챔피언	1회(2007년)
우승	19회
포디엄	69회
포인트	786점
폴포지션	16회
패스티스트랩	37회

## Kimi Raikkonen

키미 라이코넨

단 23차례의 포뮬러 경력으로 2001년 자우버에 발탁되며 F1무대에 데뷔했다. 약체팀 자우버에서 여러차례 인상적인 레이싱모습을 보여 이듬해 맥라렌의 꼴을 받아 이적했다. 그리고 안정적이지 못한 맥라렌 머신으로 2003년과 2005년 두 차례나 타이틀 경쟁에 나선 끝에 종합2위에 올랐다. 2007년 은퇴한 슈마허를 대신해 페라리로 이적한 뒤 6승을 올리며 단 1점차로 해밀턴을 제치고 그해 타이틀을 획득했다. 2008년 전반기들어 2승을 일구며 타이틀 방어에 성공하는 듯했으나 시즌 중반부터 거듭된 불운으로 경쟁에서 밀려났다. 2009년에는 팀의 전반적인 부진 속에 1승을 거두는데 그치며 F1무대를 떠났다. 그후 2년 동안 WRC 등에서 활동했던 라이코넨은 2012년 로터스 소속으로 F1에 전격 복귀하면서 많은 이들의 관심을 한 몸에 받았다.



<b>2012년 시즌순위 종합 8위(96점)</b>	
출생	1986년 4월17일
국적	프랑스
데뷔	2009년 유럽그랑프리
출전	26회
챔피언	0회
우승	0회
포디엄	3회
포인트	96점
폴포지션	0회
패스티스트랩	1회

## Romain Grosjean

로만 그로장

2007년 F3 유로시리즈 챔피언에 오르고 2008년과 2009년 GP2에서 활약하던 중 2009년 시즌중반 르노에서 방출된 넬슨 피케 주니어를 대신해 유럽그랑프리에서 F1에 데뷔했다. 데뷔 첫해 알론소의 팀동료가 되었던 그로장은 모두 일곱 차례의 그랑프리에 참가했으나 한 차례도 포인트 피니시에 성공하지 못하며 여러모로 아쉬운 모습을 보였다. 하지만 2010년 GP2로 돌아가 2011년 GP2 아시아시리즈와 GP2에서 모두 타이틀을 획득하면서 F1드라이버로 다시 비상하기 위한 준비를 마쳤다. GP2에서의 활약을 인정받아 지난해 로터스의 부름을 받고 F1 정규드라이버로 복귀해 라이코넨의 팀동료로 활약했다. 시즌 최종성적은 종합8위였다.



<b>2012년 시즌 종합 1위(281점)</b>	
출생	1985년 6월27일
국적	독일
데뷔	2006년 바레인그랑프리
출전	128회
챔피언	0회
우승	1회
포디엄	7회
포인트	399.5점
폴포지션	1회
패스티스트랩	4회

## Nico Rosberg

니코 로즈버그

핀란드 최초의 F1 챔피언출신 케케 로즈버그의 아들로 GP2의 첫 시즌 타이틀을 획득한 직후인 2006년 윌리엄즈 소속으로 F1에 데뷔했다. 첫 무대이었던 바레인그랑프리에서 F1 최연소 패스티스트랩 기록을 세우며 7위에 올랐다. 그리고 2008년 호주에서 3위를 기록한 뒤 같은 해 싱가포르에서 2위로 다시 한 번 포디움에 올랐다. 2010년 메르세데스로 등지를 옮겨 세 차례나 시상대에 오르는 등 상승가도를 달리며 많은 이들의 예상을 뒤엎고 시즌 내내 슈마허를 압도했다. 결국 2010년 시즌 종합7위에 올랐다. 이듬해 팀의 전반적인 침체와 함께 한 차례도 시상대에 오르지 못했지만 슈마허를 앞서는 다시 한 번 7위를 기록했다. 지난해에는 중국그랑프리에서 자신의 첫 폴포지션에 이어 첫 우승컵을 안았다.



<b>2012년 시즌 종합 4위(190점)</b>	
출생	1985년 1월7일
국적	영국
데뷔	2007년 호주그랑프리
출전	110회
챔피언	1회(2008년)
우승	21회
포디엄	26회
포인트	913점
폴포지션	11회
패스티스트랩	14회

## Lewis Hamilton

루이스 해밀턴

2007년 맥라렌 소속으로 데뷔한 흑인 최초의 F1드라이버다. 데뷔 첫 해에 호주그랑프리부터 9경기 연속 포디움에 오르는 전무후무한 기록을 세우며 최고의 스타로 단번에 자리매김을 했다. 페라리의 라이코넨에게 1점차로 아깝게 타이틀을 내줬지만 2008년엔 페라리의 마싸를 1점차로 누르고 챔피언에 등극해 당시 F1 최연소챔피언 기록을 갱신했다. 2009년 초반의 출발은 부진했으나 시즌 후반의 엄청난 퍼포먼스 향상으로 종합5위까지 올랐다. 2010년에도 타이틀 경쟁에 뛰어들어 시즌 3승과 함께 종합4위를 차지했다. 기대를 모았던 2011년 들어 3승을 거두며 녹슬지 않은 실력을 보여주었으나 안정적인 성적관리를 하지 못하며 F1데뷔 이후 처음으로 시즌 최종성적에서 팀동료 버튼에게 뒤졌다. 하지만 지난해 버튼을 누른 뒤 메르세데스로 이적했다.



<b>2012년 시즌 종합 11위(63점)</b>	
출생	1987년 8월19일
국적	독일
데뷔	2010년 바레인그랑프리
출전	39회
챔피언	0회
우승	0회
포디엄	0회
포인트	85점
폴포지션	1회
패스티스트랩	1회

**Nico Hulkenberg**  
니코 훌켄버그

2008년 유로 F3 타이틀 획득을 비롯해 수년 동안 여러대회에서 맹활약하며 페텔의 뒤를 이을 독일의 차세대 스타로 각광받았다. 이듬해 윌리엄즈의 테스트 드라이버로 활동하는 동시에 GP2 데뷔시즌에 페트로프를 제치고 챔피언에 오른 뒤 2010년 윌리엄즈의 정규드라이버가 되어 F1무대를 밟았다. 윌리엄즈의 퍼포먼스가 만족스럽지 못했음에도 신인으로 일급 차레나 포인트 피니시에 성공하며 인상적인 활약을 펼쳤다. 브라질그랑프리에선 아무도 예상하지 못했던 폴포지션을 차지하면서 많은 사람들을 놀라게 만들었다. 2011년엔 정규드라이버 시트를 획득하지 못하고 포스인디아로 자리를 옮겨 1년 동안 테스트 드라이버 생활을 했다. 하지만 지난해 A. 수틸을 대신해 정규드라이버로 복귀한 뒤 맹활약을 펼쳤다.



<b>2012년 시즌 종합 -</b>	
출생	1991년 8월5일
국적	멕시코
데뷔	2013년 호주그랑프리
출전	0회
챔피언	0회
우승	0회
포디엄	0회
포인트	-
폴포지션	0회
패스티스트랩	14회

**Esteban Gutierrez**  
에스테반 구티에레즈

포물러 BMW에서의 성적을 바탕으로 2009년 당시 BMW 자우버의 머신에 오를 기회를 얻었고, 2010년 시즌부터 시트를 차지한 드라이버들과 동일한 훈련프로그램에 포함되는 리저브 드라이버로 이름을 올렸다. 자우버에서 리저브 드라이버로 세 시즌을 머문 그는 올해 드라이버 시트를 차지했다. 팀동료인 훌켄버그와 경쟁하기엔 아직 역부족이어서 올시즌 좋은 성적을 기대하기는 어려울 것으로 점쳐지고 있다. 특히 어느 정도 팀에 익숙해진 뒤 지난 시즌 포디움에 올렸던 팀의 전임 드라이버들의 성적에도 크게 미치지 못할 것으로 예상된다. 따라서 올 시즌엔 여러차례 포인트 피니시와 가능한 레이스를 완주하며 경험을 쌓는데 주력해야 할 것으로 보인다.



<b>2012년 시즌 종합 14위(46점)</b>	
출생	1986년 4월16일
국적	영국
데뷔	2011년 호주그랑프리
출전	39회
챔피언	0회
우승	0회
포디엄	0회
포인트	73점
폴포지션	0회
패스티스트랩	0회

**Paul di Resta**  
폴 디 레스타

2006년 유로 F3시리즈 타이틀을 획득한 이후 투어링카에서 네 시즌 동안 활동한 독특한 경력을 가지고 있다. 독일투어링카챔피언십(DTM) 진출이후 데뷔시즌부터 4년 동안 계속해서 투어링카 무대에서 경쟁력있는 모습을 보여주었다. 2010년에 포스인디아의 테스트 드라이버 자격으로 여러차례 F1그랑프리 연습주행에 참가하면서도 주 활동무대인 DTM에서의 타이틀을 놓치지 않을만큼 탄탄한 실력을 갖추고 있었다. 2011년엔 리우지를 밀어내고 수틸의 팀동료가 되어 F1무대에 데뷔했다. 그리고 신인임에도 불구하고 노련한 수틸에 뒤지지 않는 활약을 펼치면서 차세대 F1스타로 기대를 한몸에 받았다. 지난해 시즌에는 훌켄버그와 호흡을 맞춰 종합14위(46점)의 성적으로 시즌을 마무리했다.



<b>2012년 시즌 종합 -</b>	
출생	1989년 8월3일
국적	프랑스
데뷔	2013년 호주그랑프리
출전	0회
챔피언	0회
우승	0회
포디엄	0회
포인트	-
폴포지션	0회
패스티스트랩	0회

**Adrian Sutil**  
아드리안 수틸

올 이적시장에서 가장 주목받은 드라이버였다. 물론 드라이버 라인업 발표가 늦었던 포스인디아에서 한 시트를 수틸이 차지할 것이란 예상은 계속해서 나왔다. 하지만 최종결과가 나온 것은 시즌 개막을 한 달 앞둔 시점이었다. 어쨌든 수틸은 경쟁자들을 물리치고 어렵게 F1드라이버로 복귀신고를 하게 되었다. 프리시즌 테스트에서 수틸은 1년의 공백에도 불구하고 여전히 빠른 스피드를 보여줬다. 2011년 시즌까지 포스인디아에서 머신 날 수 있는 퍼포먼스의 최대치를 끌어내는 능력이 있었고, 2008년 시즌까지 아쉬웠던 레이스 운영도 매년 향상되는 모습을 보여왔다. 그런 의미에서 프리시즌 테스트를 어느 정도 성공적으로 마쳐 올 시즌에도 종합 10위권 도전이 가능할 것으로 예상된다.



<b>2012년 시즌 종합 15위(45점)</b>	
출생	1985년 3월10일
국적	베네수엘라
데뷔	2011년 호주그랑프리
출전	39회
챔피언	0회
우승	1회
포디엄	1회
포인트	46점
폴포지션	1회
패스티스트랩	0회

**Pastor Maldonado**  
파스토로 말도나도

1960년에 개인자격으로 참가했던 에토르 치메리 이후 50년만에 처음으로 F1 그리드에 서는 베네수엘라출신 드라이버다. 2010년 시즌을 앞두고 HRT의 전신이었던 캄포스를 통해 F1 데뷔를 할듯했으나 이루어지지 않았다. 그러나 같은 해 네 시즌째 참가한 GP2에서 드디어 타이틀을 차지한 뒤 2011년 윌리엄즈를 통해 F1에 데뷔했다. 베테랑 R. 바리첼로의 팀동료로 활약하며 여러차례 좋은 기량으로 인상적인 드라이빙을 선보였지만 단 한 차례의 포인트 피니시로 데뷔시즌을 아쉽게 마무리했다. 하지만 데뷔 2년차인 2012시즌 스페인그랑프리에서 생애 첫 F1우승컵을 거머쥐며 포디엄 정상에서 환호했다. 현재 윌리엄즈의 메인스폰서 중 하나가 된 베네수엘라 정부와 베네수엘라 국영석유회사 PDVSA의 후원을 받고 있다.



<b>2012년 시즌 종합 -</b>	
출생	1989년 8월28일
국적	핀란드
데뷔	2013년 호주그랑프리
출전	0회
챔피언	0회
우승	0회
포디엄	0회
포인트	-
폴포지션	0회
패스티스트랩	0회

**Valtteri Bottas**  
발테리 보타스

핀란드 출신인 그는 카트로 기본기를 다진 뒤 지난 2007년 포물러르노 영국 윈터시리즈 4경기에서 3승을 거머쥐고 포물러 르노 2.0 NEC시리즈에선 종합3위를 차지했다. 이듬해엔 포물러르노 유로컵과 포물러 르노 2.0 NEC에서 종합우승컵을 안았는데 특히 포물러르노 2.0 NEC에서는 총 14경기 중 12승을 거두는 괴력을 발휘해 주목을 받았다. 2009년엔 유로 F3 시리즈로 옮겨 3위를 기록했으며, 2년 연속 마스터즈 F3에서 우승컵을 안았다. 2010년 마카오 F3에선 시상대 마지막 자리를 차지했다. 2011년 시즌 GP3 챔피언에 등극했으며 F1 스페인그랑프리 연습주행에서 5번째로 빠른 기록을 내며 확실한 존재감을 드러냈다. 이로 인해 지난 F1 윌리엄즈팀 테스트 드라이버로 활동한데 이어 올시즌 정규드라이버로 발탁되었다.



**2012년 시즌 종합 17위(16점)**

출생	1990년 4월25일	국적	프랑스
데뷔	2012년 호주그랑프리	출전	20회
챔피언	0회	우승	0회
포디엄	0회	포인트	16점
폴포지션	0회	패스티스트랩	0회

**Jean-Eric Vergne**

장 에릭 베르뉴

리카르도와 마찬가지로 레드불 영드라이버 프로그램에 속해있으며 차세대 기대주로 주목받았다. 리카르도의 뒤를 이어 2010년 영국 F3에서 타이틀을 획득한데 이어 2011년 포뮬러르노 3.5에서도 챔피언 타이틀을 거머쥔 로버트 워킨스와 마지막까지 치열한 접전을 벌인 끝에 2위에 오르며 깊은 인상을 남겼다. 2011년 영드라이버 테스트에서 3일 내내 가장 빠른 랩타임을 기록하면서 리카르도의 돌풍을 재현했다. 2012시즌 F1에 두 명 뿐인 신인 드라이버 중 한 명인 알제수아리가 F1 정규드라이버 시트를 잃게 되어 현역 F1 드라이버 중 최연소라는 타이틀을 얻었다. 2013시즌은 리카르도의 팀동료가 되어 토로로소의 정규드라이버 시트에 앉게 되었다.



**2012년 시즌 종합 18위(10점)**

출생	1989년 7월1일	국적	호주
데뷔	2011년 영국그랑프리	출전	31회
챔피언	0회	우승	0회
포디엄	0회	포인트	10점
폴포지션	0회	패스티스트랩	0회

**Daniel Ricciardo**

다니엘 리카도

2011년 중반 HRT 소속으로 F1에 데뷔한 리카르도 역시 레드불 영드라이버 프로그램에서 촉망받는 차세대 기대주 중 한 명이었다. 2009년 영국 F3에서 챔피언 타이틀을 획득하고, 이듬해엔 토로 로소의 테스트 드라이버로 활동하는 중에도 포뮬러 르노 3.5에서 2위를 기록하며 레드불 영드라이버 프로그램 관계자들에게 많은 찬사를 받았다. 2010년 영드라이버 테스트에서 가장 빠른 스피드를 과시하며 F1 관계자들 모두에게 주목받기 시작한 그는 2011년 영국그랑프리 앞두고 HRT의 카디키안을 대신해 F1드라이버로 활약하기 시작했다. HRT머신의 한계를 뛰어넘을 정도의 엄청난 활약을 보여준 것은 아니지만 노련한 팀동료 리우지에 결코 뒤지지 않으며 본인의 잠재력을 증명해 보였다.



**2012년 시즌 종합 21위(0점)**

출생	1990년 2월15일	국적	프랑스
데뷔	2012년 호주그랑프리	출전	20회
챔피언	0회	우승	0회
포디엄	0회	포인트	0회
폴포지션	0회	패스티스트랩	0회

**Charles Pic**

샤를 피크

2009년 포뮬러 르노 3.5에서 3위에 오른 뒤 GP2로 무대를 옮겨 2011년 4위에 오른 그는 2012년 F1에 데뷔했다. 마루시아에서 티모 글록의 팀동료로 F1경력을 시작하게 된 그는 베뉴에 이어 현역 F1드라이버 중 두 번째로 젊은 영건이며 베뉴, 그로장과 함께 오랜만에 F1그랑프리에 모습을 나타낸 프랑스출신 드라이버이기도 하다. 2011년 영드라이버 테스트부터 당시의 버진팀과 인연을 맺기 시작했고, 지난해 시즌 프랑스 드라이버 중 가장 먼저 시트가 확정되면서 주목받았다. 하지만 올리비에 파니스의 지도를 받고 있다는 점 외에는 특별히 깊은 인상을 줄만한 이렇다할 기록은 가지고 있지 않아 앞으로 어떤 존재감을 보여줄지 귀추가 주목되고 있다.



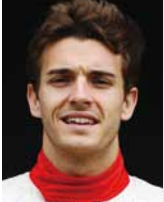
**2012년 시즌 종합 -**

출생	1985년 4월25일	국적	네덜란드
데뷔	2013년 호주그랑프리	출전	0회
챔피언	0회	우승	0회
포디엄	0회	포인트	-
폴포지션	0회	패스티스트랩	0회

**Giedo van der Garde**

귀도 반 데 가르데

네덜란드 출신의 첫 F1드라이버다. 지난해 H. 코발라이넨과 V. 베타로프를 기용했던 케이터햄은 2013년 드라이버 라인업으로 마루시아에서 데려온 샤를 피크 하나의 시트에 앉히고, 코발라이넨보다 자금력이 뛰어나고 실력도 갖춘 인물을 찾느라 그동안 비워두었던 나머지 하나의 시트는 결국 반 데 가르데로 낙점했다. 억만장자 아버지를 둔 반 데 가르드는 이미 2007년과 2008년에 F1 스파이커와 포스인디아팀 테스트 드라이버로 출전한 바 있으며 2012년에 케이터햄 리저브 드라이버를 맡아 6차례 금요일 연습주행을 달린 경험이 있다. 이전에는 F1 입문카테고리인 GP2시리즈에서 케이터햄이 운용하는 팀 케이터햄레이싱을 통해 풀 출전해 종합6위를 기록한 바 있다.



**2012년 시즌 종합 -**

출생	1989년 8월3일	국적	프랑스
데뷔	2013년 호주그랑프리	출전	0회
챔피언	0회	우승	0회
포디엄	0회	포인트	-
폴포지션	0회	패스티스트랩	0회

**Jules Bianchi**

줄스 비앙키

올 F1엔트리에 마지막으로 이름을 올린 드라이버다. 포스인디아에서 마지막 시트확보에 실패해 테스트 드라이버로 남을 뒀던 그는 L. 리지아와 마루시아의 계약이 채 한 달을 넘기지 못하고 파기되면서 F1 데뷔 기회를 얻었다. 페라리 드라이버아카데미가 배출한 두 번째 F1드라이버인 그는 2014년 예상되는 마루시아의 엔진 교체계획과 맞물려 팀을 이끄는 드라이버로 자리잡을 전망이다. 올시즌 그리드에 서는 네 번째 현역 프랑스국적 드라이버인 비앙키는 꾸준히 정상급 기량을 보여왔기 때문에 기본기만큼은 의심할 여지가 없다. 다만 F1드라이버들의 기량은 이전 시리즈와는 차원이 다르기 때문에 올시즌 비앙키가 그랑프리 적응과 레이스 완주 이상을 목표로 하기에 무리가 있다고 할 수 있다.



**2012년 시즌 종합 -**

출생	1991년 4월21일	국적	영국
데뷔	2013년 호주그랑프리	출전	0회
챔피언	0회	우승	0회
포디엄	0회	포인트	-
폴포지션	0회	패스티스트랩	0회

**Max Chilton**

맥스 칠튼

일찌감치 마루시아와 장기계약을 맺은 티모 글록을 밀어내고 시트를 차지했다. 프리시즌 테스트에서 F1머신 적응에 많은 시간을 소요했는데 그나마 다행스런 것은 스피드만큼 나쁘지 않았다는 것이다. 물론 프리시즌 테스트에서 기록한 랩타임은 중위권과 많은 차이가 있었다. 과거에도 인상적인 드라이빙을 선보였던 것은 아니어서 칠튼의 F1 데뷔시즌 성적을 예상하는 것은 쉽지 않다. 다만 좋은 성적을 거두고 중위권과의 격차를 좁히는 첨병이 되기엔 아직 부족한 것이 많다. 때문에 칠튼에게 올시즌 기대하는 성적은 가능한 많은 완주 그 이상도 이하도 아니다. 팀동료와의 경쟁 역시 중요한 이슈지만 좀 더 인상적인 드라이빙을 선보인바 있던 비앙키를 넘어서기는 쉽지 않을 것으로 점쳐지고 있다.

# 메르세데스로 이적한 L. 해밀턴의 활약여부 관심 12팀 체제에서 HRT의 철수로 11팀이 경쟁



비교적 규정변화가 많지 않은 올 시즌인 것은 분명하지만 F1그랑프리 전반의 분위기는 지난 2012년 시즌과 확연히 달라질 전망이다. 특히 2010년부터 2012년 시즌까지 유지되었던 12팀 체제가 11팀 체제로 바뀌는 것을 포함해 관점에 따라 최근 몇 년 동안 경험하지 못했던 변화가 올 시즌에 나타난다고 볼 수도 있다. 올 시즌 F1운영 등 전반에 관하여 어떤 것들이 바뀌게 되는지 면면을 짚어보자.

먼저 가장 큰 변화 중 하나는 지난해보다 한 차례 줄어든 19차례의 그랑프리가 개최된다는 점이다. 원래 올 시즌 F1캘린더에 이름을 올렸던 미국에서의 두 번째 대회인 '그랑프리 오브 아메리카'의 첫 개최가 연기되면서 20라운드로 짜여졌던 캘린더엔 구멍이 생겼다. 이후 터키의 이스탄불을 비롯해 몇몇 도시들이 나서 임시로 F1개최를 타진하기도 했으나 결국 어느 곳도 정해지지 않았다.

반면 2008년 시즌부터 지난해까지 다섯 시즌 동안 '유럽그랑프리'의 이름으로 F1을 개최했던 발렌시아서킷은 올 캘린더에서 제외되었다. 대신 발렌시아는 카탈루냐서킷과 번갈아가며 격년제로 스페인그랑프리를 개최하게 되었는데 올 시즌은 카탈루냐서킷이 먼저 유치하기로 했다. 또 10월4일부터 6일까지 시즌 14라운드로 한국 그랑프리가 먼저 치러지고, 이어서 15라운드 일

본그랑프리가 열린다. 지리적으로 가까운 두 지역에서 연이어 F1그랑프리를 개최할 경우 어느 쪽이 먼저 그랑프리를 개최하는가 하는 문제는 매우 중요하다. 대륙을 건너 먼 거리를 이동해 그랑프리를 관람하는 팬들이 적지 않은 F1에서 한 지역에 두 개의 그랑프리 중 먼저 개최되는 그랑프리를 관람하는 경우가 훨씬 많기 때문이다.

두 개의 DRS존이 주어진다라는 점도 한국그랑프리에서 중요한 변화 중 하나다. 지난해까지 영암 코리아인터내셔널서킷에는 단 하나의 DRS존만이 허용되었다. 영암서킷은 레이아웃상 레이스 중 DRS존에서의 질주와 각축을 제대로 볼 수 있는 그랜드스탠드는 존재하지 않고, 메인그랜드스탠드에서 레이스를 관람하는 팬들은 DRS존에서의 추월시도를 전혀 볼 수 없었다.

팀변화도 눈에 띈다. 지난 2010년 시즌에 로터스, 버진과 함께 F1에 뛰어 들었던 HRT의 모습을 올 시즌부터는 볼 수 없게 됐다. 지난해까지 12개 팀 중 가장 적은 예산으로 빠듯하게 운영되던 HRT는 결국 팀의 유지는 물론 매각에도 실패하고 말았다. HRT가 빠지면서 2010년부터 유지되었던 12팀 체제가 11팀으로 변경되었다. 따라서 경기운영의 전반적인 모습도 크게 바뀔 전망이다. 일단 지난 시즌까지 1차예선(Q1), 2차예선(Q2)에서 7명의 드라이버를 각각 탈락시켰던 것과 달리 올 시즌부터는 각각 6명을 탈락

시키게 되면서 예선의 운영과 분위기가 크게 바뀔 것으로 보인다. 특히 지난 3년간 이른바 '신생3팀'이 Q1에서 탈락하는 것이 대부분이어서 중위권 이상의 팀에서는 단 한 명만이 Q2 진출에 실패했지만 올 시즌부터는 하위권의 신생팀에서 네 명이 탈락권에 들더라도 중위권 이상에서 두 명이 Q2에 진출할 수 없게 되기 때문에 경쟁이 치열할 것으로 점쳐지고 있다.

전반적인 팀 역량이 다소 부족하긴 했지만 HRT가 올 시즌 엔트리에서 빠지면서 F1의 경기력 측면에서도 많은 변화가 예상된다. 지난 시즌까지 KERS를 사용하지 않던 마루시아가 올 시즌부터 윌리엄스의 KERS를 사용하기 시작해 적어도 '표면적'으로는 모든 F1팀들이 같은 기술적 조건하에서 경쟁을 펼치게 되었다. 주목할 점은 이미 최근 몇 년간 HRT와 달리 중위권과의 격차를 빠르게 좁혀오던 케이터햄과 마루시아가 어느 정도 성과를 보여준다면 상황에 따라 백마커가 없는 보다 치열한 레이스가 이어질 가능성도 없지 않다. 이전까지 F1에서 11팀 22명의 드라이버가 경쟁했던 것은 수퍼 아구리가 철수하기 전 마지막으로 참가했던 2008년 시즌의 4라운드 스페인그랑프리였다. 레드불은 F1에 뛰어든 2005년 이후 여덟 시즌 동안 써왔던 팀명에 처음 변화를 맞았다. 인피니티와 타이틀스폰서 계약을 맺어 올 시즌 레드

올시즌은 규정만으로 보면 지난해와 크게 달라지지 않았지만 전반적으로는 많은 변화가 있었다. 이 변화의 대부분은 F1팬들의 흥미를 높이고 보다 박진감 넘치는 그랑프리를 연출하는데 도움을 줄만한 것들이다.

어떤 것들이 바뀌는지에 대한 내용들을 알면서 F1그랑프리를 만난다면 더욱 재미있게 F1을 즐길 수 있을 것이다.



불의 풀네임은 '인피니티 레드블레이싱' 이 되었다. 인피니티가 타이틀스폰서로 들어오면서 팀명뿐 아니라 여러가지 측면에서 레드불은 지난해와 다른 느낌을 주게 되었는데 무엇보다 가장 큰 변화는 머신컬러로 지난해까지 레드불의 이름이 새겨져 있던 사이드포드 옆면에 올 시즌부터 인피니티의 로고가 들어간다. 아울러 머신의 보디에도 인피니티의 상징색인 보라색이 추가되었다.

차체 보디컬러가 크게 달라진 팀은 레드불만이 아니다. 이탈리아의 내셔널컬러인 로스 코르사를 레이싱카에 사용하는 것이 전통이었던 페라리는 흰색선이 추가되었고, 로터스는 대형 스폰서로 합류한 코카콜라 '번'의 이미지컬러에 따라 빨간색이 추가되고 황금색이 곳곳에 배치되었다. 케이터햄 역시 녹색 색상을 약간 바꾸었지만 가장 큰 변화를 보여준 팀은 자우버였다. 기존에 사용하던 흰색부분을 거의 제거하고 머신의 대부분을 '그라파이트' 색상으로 바꾸면서 강한 인상이 되었다.

드라이버의 수는 22명으로 지난 시즌보다 2명이 줄었다. 2012년 시즌을 끝으로 'F1의 황제' 슈마허는 은퇴를 했고, 몇몇 드라이버들은 올 시즌 시트를 확보하지 못했다. 그런 상황에서도 새로 F1무대에 뛰어드는 루키의 숫자는 늘어 지난해 데뷔하지 못했던 반가운 얼굴이 보이는 등

올 시즌의 드라이버 라인업엔 변화들이 있었다. 우선 슈마허를 대신해 메르세데스의 시트엔 데뷔 후 지난해까지 여섯 시즌 동안 맥라렌에서 활약했던 루이스 해밀턴이 앉았다. 해밀턴의 이적은 F1에서 가장 큰 뉴스거리 중 하나였고, 그의 활약여부가 올시즌의 중요한 관전포인트 중 하나로도 꼽히고 있다. 해밀턴의 이적으로 맥라렌의 비워진 시트에는 자우버에서 데뷔했던 세르지오 페레즈가 앉았다. 페레즈는 페라리 드라이버아카데미의 드라이버였지만 맥라렌의 부름을 받으면서 단숨에 챔피언을 꿈꿀 수 있는 도약대에 오르는 행운을 얻었다. 하지만 맥라렌으로의 이적이 페레즈에게 약이 될지 독이 될지는 결과가 말해 줄 것으므로 좀 더 지켜볼 필요가 있다.

한편 해밀턴만큼 빅스타라고는 할 수 없지만 윌리엄즈에서 데뷔해 한 해를 건너 포스인디아의 시트를 쟁취했던 휠켄버그의 자우버 이적도 관심을 끌만하다. 휠켄버그의 올시즌 활약에 따라 드라이버 라인업을 완전히 바꾼 자우버가 기대했던 성적을 올릴 수 있을지가 결정될 전망이다. 지난 시즌 마루시아를 통해 데뷔한 샤를 픽은 올시즌 케이터햄의 유니폼을 입게 되었다. 전체 22개의 시트 중 5개는 루키들의 몫으로 돌아갔다. 자우버의 에스테반 구티에레즈, 윌리엄즈의 발테리 보타스, 케이터햄의 귀도 반데 가르데, 마루시아의 맥스 칠트과 줄스 비앙

키 등이 행운의 루키들이다. 이 중 에스테반 구티에레즈는 현역 F1드라이버 중 최연소다.

또한 반가운 얼굴도 만날 수 있다. 2011년 시즌까지 포스인디아에서 활약했지만 지난해 디레스타, 휠켄버그와의 경쟁에서 밀리며 시트를 잃었던 아드리안 수틸이 올해 포스인디아의 시트를 다시 차지했다. 프리시즌 테스트 후반에야 F1 복귀를 확정지은 수틸은 팀이 중하위권에 머무르던 시절부터 꾸준히 인상적인 모습을 보여줬기 때문에 머신의 퍼포먼스가 받쳐준다면 포디움 도전도 기대해 볼만한 드라이버로 평가받고 있다.

예선규정도 변화가 있었다. 기존에는 예선을 마친 머신은 반드시 자력으로 피트로 복귀해야 했다. 하지만 일부 드라이버들이 '불가항력'인 이유에 대해 예외를 허용하는 규정을 들어 자력으로 피트에 복귀하지 않고 트랙에 머신을 세운 바 있다. 한데 올 시즌부터는 이러한 예선에서 주행완료 후 피트복귀규정 중 '불가항력' 조항이 삭제된 것이다. 따라서 올 시즌부터 드라이버들은 어떤 경우라도 예선에서의 주행을 완료한 뒤 자력으로 피트레인에 들어와 지정된 1리터의 연료샘플을 제출해야하며 만약 트랙에 머신을 세웠을 경우 연료샘플을 위한 1리터뿐 아니라 자력으로 피트로 복귀하기에 충분한 양의 연료가 추가적으로 남아있을 때에만 기록을 인정받을 수 있게 되었다.



# 김의수, 슈퍼6000 2년연속 챔피언 등극



CJ레이싱 김의수가 최종전 슈퍼6000 클래스에서 완주하며 개인통산 세 번째 타이틀을 거머쥐었다. 엑스타 GT에서는 유경욱(EXR팀106)이 쉐보레의 6년 연속챔프 목표에 제동을 걸었다. EXR팀106 슈퍼루키 프로젝트를 통해 2011년 프로레이서로 데뷔한 초대 슈퍼루키 윤광수(SL모터스포츠)는 넥센 N9000 부문에서 대역전으로 종합우승을 일궈냈다.



# 김동은 & 유경욱, 개막전 일냈다!



## 헬로모바일슈퍼레이스챔피언십시리즈 제1전

2012. 5. 6

인제오토피아의 김동은과 EXR팀106의 유경욱이 각각 슈퍼6000과 엑스타 GT 우승컵을 안으며 개막전의 우승자가 되었다. 넥센N9000 클래스에서는 윤광수(SL모터스포츠)가 오한솔(바보몰레이싱)을 제치고 데뷔 2년만에 첫 우승을 했고, 크루즈 원메이크레이스인 벤투스 클래스에서는 김태호(그레디레이싱)와 유시원(팀GHP)이 우승컵을 나눠가졌다.



시즌 개막전은 전남 영암 코리아인터내셔널서킷 내 상설트랙(1주 3.45km)에서 슈퍼6000, 엑스타 GT, 넥센N9000, 벤투스 등 4개 종목에 60여명이 출전하여 5월5~6일 이틀 동안 치러졌다. 최고종목인 슈퍼6000에서는 인제오토피아의 김동은이 예선 1위로 선두에 섰으며 황진우(발보레레이싱), 김의수(CJ레이싱), 안석원 등이 뒤를 이었다. 결승레이스 역시 김동은의 독무대로 슈퍼6000 클래스 데뷔 3년만에 첫승과 함께 첫 폴투윈을 기록했다.

치열한 2위 싸움에서는 김의수가 행운을 거머쥐었다. 예선 3위에서 출발한 김의수는 12랩에서 황진우를 따돌린 뒤 김동은에 이어 두 번째로 피니시라인을 통과했다. 시상대 마지막 자리에는 황진우가 섰다. 3년만에 복귀전을 치른 김범훈(슈퍼스포츠)이 4위, 2012년 DDGT 개막전 GT500 클래스 우승자인 박형일(이레인레이싱)이 5위로 슈퍼레이스 데뷔전을 마쳤다. 반면 2011년 랭킹 2위 안석원(CJ레이싱)과 일본 GT드라이버 출신 다카유키 아오키는 경주차 트러블로 도중하차했다.

제네시스 쿠파와 슈퍼2000이 통합된 엑스타 GT 역시 인기리에 치러지는 종목이었다. 6연패에 도전한 쉐보레레이싱과 2년 연속 제네시스 쿠파 클래스 종합우승을 하고 3연승에 도전하는 EXR팀106간의 맞대결이어서 어느 때보다 관심이 뜨거웠다. 예선1위는 쉐보레레이싱의 이재우, EXR팀106 듀오 정연일과 유경욱이 뒤를 이었고, 박상무(CJ레이싱)와 김진표(쉐보레레이싱)가 4, 5위를 차지했다.

그러나 결승에서 대반전이 일어났다. 레이스 초반인 3랩에서 정연일을 제치고 2위로 올라선 유경욱이 선두 이재우를 무섭게 추격하기 시작하며 박빙의 승부를 펼쳤다. 팽팽한 균형은 유경욱이 이재우를 추월한 11랩에서 깨졌다. 선두를 잡은 유경욱은 이재우를 압도적인 레이스로 따돌리며 우승컵의 주인공이 되었다. 선두자리를 내준 이재우는 박상무와 2, 3위 경쟁을 벌이다 추돌상황을 겪기도 했지만 백전노장답게 위기를 극복하며 2위로 레이스를 마쳤다. 박상무 3위, 쉐보레레이싱의 김진표가 4위에 올랐다. 반면 류시원은 1코너 진입 전에 브레이킹을 하던 중 록이 걸

려 핸들조작이 어려워지며 팀동료 정연일의 경주차와 부딪쳐 리타이어했다.

넥센N9000 클래스는 출전자종이 기존의 프라이드, 엑센트, 베르나, 젠트라X에 이어 아반떼MD가 추가되었다. 총 19명이 출사표를 던진 결승레이스에서 2011년 슈퍼루키 출신인 윤광수(SL모터스포츠)가 우승컵을 안았다. 2011년 넥센N9000 클래스 종합 3위를 기록하며 돌풍을 일으켰던 윤광수는 2012년 시즌에 EXR팀106에서 SL모터스포츠로 등지를 옮겼다. 2012년 슈퍼루키 프로젝트를 통해 선발된 오한솔(바보몰레이싱)도 레이스 중반 한때 선두로 나서며 우승을 노렸으나 아쉽게 역전을 허용하며 데뷔전에서 준우승으로 경기를 마쳤다. 3위는 지난해 챔피언 정회원(인치바이인치)이 차지했다.

특히 이 클래스에는 4명의 여성드라이버가 참가해 관심을 모았다. 박성은, 전난희(이상 팀챔피언스)와 2012년 슈퍼루키 고명진(EXR팀106), 권봄이(바보몰닷컴)가 출전해 박성은이 5위로 여성드라이버 가운데 최고성적을 냈으며 전난희 6위, 권봄이가 14위를 했고, 고명진은 경주차 트러블로 완주에 만족해야 했다.

2012년에 신설된 벤투스 클래스는 최소한의 안전장비만을 갖춘 2,000cc급 쉐보레 크루즈 원메이크레이스다. 1차전에서는 예선1위 김태호(그레디레이싱)가 첫랩부터 여유있게 앞서며 14랩을 지켜내 우승컵을 가져갔다. 그 뒤로 우승현과 이화선 등이 2위 자리를 놓고 한판승부를 벌였으나 독심의 레이스를 펼친 우승현이 2위로 피니시라인을 통과했고, 등지를 CJ레이싱으로 바꾼 연예인레이서 이화선이 3위를 차지했다.

다음날 진행된 2차전 결승그리드는 1차전 순위로 결정되어 김태호를 선두로 우승현, 이화선, 유장현(GHP), 양영준(그레디레이싱), 유시원(GHP), 신형철(그레디레이싱) 순으로 레이스에 들어갔다. 그러나 결승레이스에서는 이번이 속출해 5그리드에서 출발한 유시원이 팀동료 유장현을 제치고 우승컵을 거머쥐었고, 그레디레이싱 듀오 우승현과 정성훈이 3, 4위로 피니시라인을 통과했다.



쉐보레 김진표,  
류시원사단 잡고 시즌 첫 우승



## 헬로모바일슈퍼레이스챔피언십시리즈 제2전

2012. 5. 20

일본용병 아오키가 슈퍼6000 클래스에서 폴투윈을 거뒀다. 이로써 인제오토 피아팀은 개막전 김동은에 이어 2연승을 달렸다. 쉐보레레이싱의 김진표 역시 기분좋은 시즌 첫승을 올렸으며 팀동료이자 4연속 시즌챔프 이재우는 두 경기 연속 2위를 차지했다. 5그리드에서 출발한 윤광수(SL모터스포츠)는 멋진 추월극을 펼치며 넥센N9000 클래스 2연승을 거뒀다.



용병 타카유키 아오키(인제오토피아)와 가수 겸 카레이서 김진표(쉐보레레이싱)가 5월20일 열린 시즌 2라운드에서 각 클래스 최강자로 떠오르며 영암서킷을 뜨겁게 달궜다. 당초 최고종목인 슈퍼6000은 개막전 우승자 김동은(인제오토피아)과 디펜딩챔프 김의수(C.레이싱)간의 대결로 관심을 모았으나 뜻밖의 복병 아오키가 예선1위로 기선을 잡았다. 개막전 우승자 김동은이 2그리드, 김의수가 3그리드, 그리고 개막전 3위 황진우(발보린레이싱), 슈퍼6000 클래스에 첫 출전한 박상무(C.레이싱)와 최종석(하이원레이싱)이 뒤를 이었다.

총 13랩으로 승부를 가린 결승레이스에서 선두의 아오키가 거칠 것없는 레이스에 들어가는 사이 김의수, 최종석, 황진우 등이 치열한 자리싸움을 벌였다. 혼란스러운 오프닝랩을 마친 결과 아오키와 박상무가 1, 2위로 자리를 잡았고 김동은과 박형일, 김범훈이 중위권을 형성했다. 황진우와 최종석은 사고여파로 6위와 7위, 김의수는 클래스 꼴찌로 밀려났다.

전열을 재정비한 뒤 황진우는 2랩에서 4위로 올라섰고, 다음 랩에서 3위 김동은마저 따돌리며 두 경기 연속 포디엄등극을 노렸으나 더 이상의 진전없이 경기를 마쳐야 했다. 황진우는 4랩에서 경주차 보닛이 젖혀지는 위험천만한 상황이 발생하여 피트로 들어가 경주차를 수리하느라 시간을 허비해 뜻을 이루지 못한 것이다. 따라서 4위 박형일이 3위로 올라섰고, 김동은은 경주차에 문제가 발생한듯 피트인한 뒤 더 이상 레이스에 들어가지 못했다.

결국 아오키가 폴투피니시로 가장 먼저 13랩의 마침표를 찍으며 2011년 5라운드 이후 9개월만에 우승컵을 안았다. 이로써 인제오토피아는 개막전 김동은에 이어 2전 아오키 우승까지 2연승을 챙겼다. 2위는 혼전 중에도 집중력을 잃지 않은 박상무에게 돌아갔고, 시상대 마지막 자리는 박형일의 몫이 되었다.

슈퍼6000과 통합전으로 치른 엑스타 GT클래스는 6년 연속 챔피언을 노린 쉐보레레이싱의 날이었다. 쉐보레레이싱 듀오 이재우와 김진표는 예선 1, 2위로 유리한 고지에서 출발했다. 개막전 리타이어의 아쉬움을

씻은 정연일(EXR팀106)이 3그리드, 안석원(C.레이싱)이 4그리드, 개막전 우승으로 50kg의 핸디캡 웨이트를 얻은 유경욱(EXR팀106)이 5그리드에 섰다.

6대의 레이싱카가 13랩을 돌아 승부를 가린 결승에서 제네시스 쿠파간의 치열한 중위권 싸움으로 쉐보레레이싱 듀오는 초반에 여유있게 선두를 지킬 수 있었다. 팀동료이지만 승부의 세계에서는 냉정한 것, 꼬리를 문 접전은 9랩에서 김진표가 눈깜짝할 사이에 이재우의 안쪽을 파고들며 선두자리를 차지했다. 이후 김진표는 팀동료 이재우와 숨막히는 접전을 이어갔지만 노련한 경기운영으로 선두를 지켜내 2011년 시즌 제6전 이후 8개월만에 우승컵을 안았다. C.레이싱 안석원이 3위, EXR팀106의 정연일과 유경욱이 나란히 4~5위로 경기를 마쳤고, 류시원은 경주차 트러블로 아쉽게 리타이어 했다.

넥센N9000 클래스에서는 프라이드로 출전한 이동훈(인차바이인차)이 폴포지션(PP)을 잡았고 이어서 박성은(팀챔피언스), 전난희(팀챔피언스), 이견희(LED스튜디오) 순으로 그리드에 섰다. 윤광수는 출전자 중 유일하게 2분 55초대를 기록했으나 개막전 우승핸디캡 규정에 따라 2초가 가산되어 5위로 내려앉았다.

결승레이스에서 폴시터 이동훈이 13대의 경주차를 뒤로 하고 첫 코너를 가볍게 주파하며 선두의 거침없는 레이스에 들어갔다. 2랩에서는 전난희가 2위를 달리던 팀동료 박성은을 추월했지만 6랩에서 윤광수에게 2위자리를 내주었다. 초반의 시원한 레이스로 이동훈이 폴투피니시를 예측했으나 7랩에 들어서며 윤광수의 거센 도전을 받아 극복하지 못하고 결국 이동훈은 윤광수에게 선두를 내주고 말았다. 윤광수는 탈환한 선두 자리를 지켜내며 피니시라인을 통과해 시즌 2연승을 일궜다. 윤광수에 이어 시상대의 나머지 두 자리는 이동훈과 여성레이서 전난희가 섰다. 개막전에서 프로데뷔 첫해 준우승을 차지하며 선의 경쟁이 기대되었던 슈퍼루키 오한솔(바보블레이싱)과 고명진(EXR팀106)은 경주차 트러블로 인해 아쉬운 2라운드를 마쳤다.





# 황진우, 슈퍼6000 시즌 첫승 신고



## 헬로모바일슈퍼레이스챔피언십시리즈 제3전

2012. 6. 24

슈퍼6000 클래스에서 황진우가 김동은(인제오토피아)과 김의수(CJ레이싱)의 거센 도전을 물리치고 가장 먼저 체크기를 받았고, 엑스타GT 클래스에서는 개막전 우승자 유경욱(EXR팀106)이 시즌 2승째를 올렸다. 치열한 승부를 펼친 넥센 N9000에서는 이동훈(인치바이인치)이 1위를 차지했고 벤투스 클래스에서는 김태호(그레디레이싱)가 우승을 거뒀다.



발보린레이싱의 황진우가 영암서킷 내 상설트랙에서 펼쳐진 시즌 3라운드에서 슈퍼6000 클래스를 완벽하게 장악하며 시즌 첫승을 달성했다. 앞서 진행된 예선에선 김동은(인제오토피아)이 개막전에 이어 두 번째 1위를 차지했다. 이로써 인제오토피아는 3경기 연속 예선전을 싹쓸이 했다. 황진우(발보린레이싱)와 김태현(인제오토피아)이 2, 3위를, 박형일(이레인레이싱), 박상무(CJ레이싱), 김의수(CJ레이싱)로 들어왔다.

그러나 수중전으로 치러진 결승레이스에서 명망이 엇갈렸다. 예선 2위 황진우가 과감하게 안쪽을 공략하며 첫 코너를 선점한 반면 김동은은 타이이어규정 위반으로 페널티를 받아 피트를 통과한 뒤 다시 코스에 복귀했고, 박상무 역시 경주차 트러블로 피트인했다. 노련한 김의수는 이틈을 놓치지 않고 예선 6위에서 2위로 올라섰고 김태현이 뒤를 이었다. 하지만 김태현 역시 경주차가 크게 파손되어 레이스 진행에 어려움을 겪었다. 황진우는 2위 그룹과의 거리를 벌리며 여유있게 선두를 지켜나갔다. 김의수가 추격의 고삐를 당겼지만 좁혀질 거리는 좁혀지지 않았고 오히려 레이스 중반엔 3위로 밀려나는 상황이 되었다. 첫랩 이후 꾸준히 페이스를 끌어올린 김동은이 사고여파로 드라이버들이 피트인하는 사이 상위권으로 올라섰으며 팀동료 김태현과 라이벌 김의수까지 체전 뒤 2위로 도약했다. 하지만 김동은의 파워풀한 레이스도 한계가 있어 선두 추격엔 뜻을 이루지 못해 황진우가 시즌 첫승을 챙겼고, 김동은과 김의수가 2, 3위로 피니시라인을 통과했다. 김범훈은 4위에 만족해야 했으며 박상무와 시즌 첫 출전한 김태현이 뒤를 이었다. 한때 3위를 달리던 박형일은 경주차 트러블로 레이스 내내 고전해 제일 마지막으로 피니시라인을 지났다. 엑스타 GT클래스에서는 EXR팀106과 쉐보레의 경쟁이 이어졌다. 예선 결과 정연일(EXR팀106)이 1, 2전 폴시터 이재우(쉐보레레이싱)를 제치고 시즌 처음으로 1그리드에 섰다. 3, 4위는 개막전 우승자 유경욱(EXR팀106)과 안석원(CJ레이싱)이, 2라운드 우승자 김진표(쉐보레)는 5위로 주춤거렸고, EXR팀106의 류시원은 6위로 마쳤다.

결승레이스는 첫랩부터 순위가 뒤바뀌는 접전으로 시작되었다. 폴시터

정연일이 첫코너를 돌면서 바깥쪽으로 밀려 안쪽으로 들어선 이재우와 자리다툼을 벌였으며 이때 두 경주차가 부딪치는 아찔한 충돌사고가 있었고 이 과정에서 어부지리로 유경욱이 선두로 나섰다. 이후 레이스에서 유경욱과 정연일이 선두경쟁을 벌여 EXR팀106은 내심 원투피니시를 기대했다. 한데 정연일이 경주차 트러블로 김진표와 안석원에게 추월을 당하며 EXR팀106의 시즌 첫 원투피니시의 꿈은 이루어지지 않았다.

반면 유경욱은 현대 제네시스 쿠페로 완벽하게 레이스를 압도해 우승트로피를 거머쥐었다. 예선 5위 김진표는 18랩째 정연일을 추월해 2위로 올라섰고, 4그리드에서 출발한 안석원 역시 정연일을 제치고 3위로 체크기를 받았다. 폴시터 정연일은 레이스초반 이재우와의 무리한 경쟁이 충돌로 이어지며 차량이 트러블을 일으켜 4위에 만족해야 했다. 류시원도 김진표와의 충돌로 스핀하며 후미로 밀려나 5위로 피니시라인을 통과했다. 엑스타 GT 출전선수 가운데 가장 무거운 핸디캡웨이트(60kg)를 얻고 2그리드에서 출발한 이재우는 첫랩에서의 접촉사고 때문에 하위권으로 밀려나 뒤 추월에 실패해 맨 하위로 레이스를 마무리했다.

넥센N9000 클래스에서도 이변이 일어났다. 2002년 SBS드라마 '야인시대'에서 '개코'라는 별명을 얻으며 인기를 누렸던 탤런트 이동훈(인치바이인치)이 역전승으로 포디엄 정상에 올랐다. 반면 시리즈 1, 2전에서 승승장구를 거듭한 윤광수(SL모터스포츠)는 3라운드에서도 예선1위를 기록하며 좋은 출발을 보였으나 사고에 휘말리며 리타이어해 3연승 달성에 실패했다. 정회원이 2위로 골인해 인치바이인치는 팀창단 후 처음으로 원투피니시를 달성하는 성과를 거두었다. 2전을 리타이어로 마감한 오한솔은 사고의 여파를 극복하고 3위에 입상하며 슈퍼루키의 저력을 보여줬다. 여성드라이버 5명 중에서는 전나희가 9위로 최고성적을 거두었다.

벤투스 클래스는 그레디레이싱팀의 압승으로 끝났다. 김태호가 우승을 거두었으며 정성훈과 우승현이 시상대 2, 3위에 올랐다. 양영준과 신형철 역시 시상대에는 오르지 못했지만 그 뒤를 이어 그레디레이싱팀이 5위까지 싹쓸이했다.





슈퍼레이스 사상

첫 야간레이스 개최



## 헬로모바일슈퍼레이스챔피언십시리즈 제4전

2012. 7. 21

슈퍼레이스 사상 처음 야간레이스로 펼쳐진 4라운드에서 김의수는 까다로운 시야 확보 어려움에도 조금의 실수없이 레이스를 이어가 시즌 4경기만에 첫 우승컵을 거머쥐었다. 엑스타GT에서는 정연일이 가장 먼저 피니시라인을 통과했고, 넥센N9000 클래스는 중위그룹 드라이버들의 반란이 거센 레이스로 이견희가 기분좋은 첫승을 신고했다.



시즌 4라운드는 강원도 태백레이싱파크에서 슈퍼레이스 사상 최초로 야간레이스로 치러졌다. 3전이 수중전으로 치러진데 비해 4전은 날씨가 맑은 가운데 시작되어 순조로운 경기진행을 예고했다. 슈퍼6000클래스 예선결과 3라운드 우승자 황진우(발보레이싱)가 시즌 첫 폴포지션을, 이어서 김의수(CJ레이싱)와 최중석(하이원레이싱), 민우(CJ레이싱), 김태현(인제오토피아), 박형일(이레인레이싱), 김범훈(슈퍼스포츠) 순으로 그리드가 정해졌다.

밤 10시 정각에 시작된 결승레이스에서는 오프닝랩부터 이변이 일어났다. 예선 1위 황진우가 스펀하면서 6위로 추락하자 2그리드에서 출발한 김의수가 선두에서 대열을 리드했다. 김의수는 야간경기로서 시야 확보가 어려운 상황임에도 불구하고 노련한 레이스로 선두를 지켜내 시즌 4경기만에 첫 우승컵을 들어올렸다. 반면 2위 싸움은 치열했다. 4그리드에서 출발한 민우가 오프닝랩에서 2위로 올라섰으나 레이스 중반인 8랩에서 6위로 곤두박질쳤다. 라이벌 최중석이 2위 바통을 이어받은 가운데 김태현, 박형일 등이 차례로 순위를 끌어올리며 맹추격을 펼쳤다. 10랩에서 김범훈이 3위로 올라서며 김태현을 끌어내렸지만 끝까지 지켜내지 못하고 두 바퀴 후에 다시 자리를 내주었다. 레이스의 반환점인 15랩에서 2위 최중석이 5위로 내려앉았는데 이어 다음 랩에서 2위 김태현마저 김범훈과 박형일에게 추월당했다. 이후 순위에 변화가 없어 김범훈과 박형일이 2, 3위로 시상대에 올랐다.

엑스타GT 클래스에서는 이재우(쉐보레레이싱)가 핸디캡웨이트 20kg을 얹고도 시즌 세 번째 폴포지션을 기록했다. 정연일(EXR팀106)이 2위를, 팀동료인 유경욱과 류시원이 그 뒤를 이었다. 결승레이스 초반은 이재우가 주도했다. 스타트부터 줄곧 선두자리를 지킨 이재우는 2위 정연일과의 타이밍을 1초 이상 벌리며 시즌 첫승을 향해 역주를 거듭했고, 유경욱과 김진표가 뒤를 이었다. 그러나 레이스가 중반으로 들어서면서 지각변동이 일어났다. 12랩 1코너에서 이재우가 통합전으로 함께 펼친 슈퍼6000 클래스 1위 김의수에게 길을 터주는 사이 정연일이 이재우를 따돌린 것이다. 이후 정연일은 2위와의 거리를 3초 이상 벌리며 가장 먼저 피니시라인을

통과했다. 정연일로서는 2011년 코리아스피드페스티벌(KSF) 3전 이후 첫 우승이다. 반면 폴시터 이재우는 이번에도 시상대 정상을 서지 못하는 불운으로 경기를 마쳤다. 4전중 세 경기에서 예선의 좋은 성적을 결승까지 이어가지 못하고 있었다. 그러나 3라운드 외에 나머지 레이스에서 2위를 기록해 클래스 종합우승 가능성은 여전히 열어놓고 있었다.

70kg의 핸디캡웨이트를 경주차에 싣고 3그리드에서 결승에 들어간 유경욱은 김진표와 안석원의 사정권에서 일찌감치 벗어난 뒤 차분하게 무리하지 않으며 예선순위 3위를 지켰다. 2라운드 승자 김진표는 4위를 차지했고, 안석원과 류시원은 5, 6위에 머물렀다.

넥센N9000 클래스는 중위그룹 드라이버들의 반란이 거센 레이스였다. 시즌종합 1~3위의 윤광수(SL모터스포츠), 정희원과 이동훈(이상 인치바이인치)이 상위그리드에서 밀려난 가운데 이견희(모터타임), 박성은(SL모터스포츠), 전난희(팀챔피언스)가 선두그룹을 형성한 것이다. 폴포지션(PP)을 잡은 이견희의 예선성적이 반란을 알리는 첫 신호탄이었다. 현대 엑센트로 도전한 박성은과 전난희가 각각 2, 3그리드에 포진하며 우승을 넘보는 가운데 윤광수, 이상학, 이동훈, 김선익, 정희원, 장재원, 오한솔이 뒤를 이었다.

결승에서도 이견희의 상승세는 이어졌다. 레이스가 중반으로 들어서며 박성은이 이견희의 후미를 바짝 추격하며 역전의 기회를 호시탐탐 노렸지만 노련하게 방어하는 이견희를 넘어서지는 못했다. 결국 이견희가 완벽한 폴투원을 기록하며 기분좋은 첫 승을 신고했다. 박성은과 전난희 등 여성드라이버의 활약도 눈길을 끌었다. 쟁쟁한 라이벌들이 다수 포진한 클래스에서 두 드라이버는 4위 이하 선수들의 추격을 멀리 따돌리고 각각 2, 3위로 피니시라인을 통과했다.

쉐보레 크루즈 한 차종만으로 겨루는 벤틀스 클래스는 유장환(GHP)의 승리로 끝났다. 2위부터 4위까지는 그레디레이싱의 김태호, 우승현 그리고 양영준이 싸늘이하며 여전히 강세를 보여줬다. 벤틀스클래스의 유일한 여성드라이버 권보미(GHP)가 5위로 경기를 마치며 지난 경기보다 한 단계 올라서는 모습을 보여주었다. 그레디레이싱 듀오 신형철, 구영주와 팀GHP 소속의 원정민이 각각 6, 7, 8위를 기록했다.





EXR팀106,

엑스타 GT종목 타이틀 '청신호'



## 헬로모바일슈퍼레이스챔피언십시리즈 제5전

2012. 8. 26

슈퍼6000 클래스 개막전 우승자 김동은이 예선1위에서 폴투피니시로 경기를 마치며 시즌 두 번째 우승컵을 들어올렸다. 엑스타GT 부문에서는 유경욱이 90kg의 핸디캡 웨이트를 무색케 하는 빠른 드라이빙을 펼치며 시즌 세 번째 우승컵을 거머쥐었고, 정희원은 넥센N9000 종목에서 첫 우승을 기록했다.



최고종목 슈퍼6000 클래스의 경쟁은 날씨만큼 뜨거웠다. 강원도 태백레 이싱파크에서 펼쳐진 시즌 5전은 랭킹선두 김의수(CJ레이싱)와 2~3위 황진우(발보린레이싱), 김범훈(슈퍼스포츠)이 근소한 점수차를 유지한 채 박빙의 승부를 예고했다. 그러나 승자의 추는 제3의 도전자 김동은에게 기울었다. 김의수가 70kg의 핸디캡 웨이트에 눌린 반면 개막전 우승자 김동은은 이를 적용받지 않아 가벼운 웨이트로 부담없는 레이스를 치를 수 있는 상황이었다. 김동은은 예선1위를 결승에서도 지켜내 폴투피니시로 경기를 마무리해 시즌 첫 2승 드라이버가 되었다.

4그리드에서 출발한 김의수는 앞선 김동은을 추격권으로 끌어들이려고 고군분투했지만 핸디캡 웨이트 70kg을 극복하지 못하고 2위에 머물렀다. 그러나 포디엄 마지막 자리인 3위 경쟁은 치열했다. 쾌조의 스타트를 끊어 5위에서 3위로 나선 민우(CJ레이싱)가 힘겹게 김태현(인제오토피아)을 떨치려 했기 때문이다. 두 드라이버는 '힐투힐' 레이스를 펼치며 손에 땀을 쥐게 했다. 결국 김태현이 10랩 이후 순위를 바꿨고 마지막 랩까지 이를 지켜내 스톡카레이스 데뷔 세 경기만에 3위에 오르게 되었다.

엑스타GT 클래스는 유경욱이 시상대 정상에 올라 종합순위 판도가 요동쳤다. 뚜껑을 열기 전까지만해도 치열한 접전이 예측했다. 유경욱(EXR 팀106)과 쉐보레 듀오 이재우, 김진표가 치열한 접전을 벌이고 있었고, 게다가 유경욱, 이재우, 김진표의 핸디캡 웨이트가 각각 90kg, 50kg, 60kg여서 쉐보레레이싱 듀오보다 상대적으로 유경욱의 부담이 컸다.

그러나 예상은 빗나갔다. 결승전은 유경욱의 일방적인 레이스로 이어졌다. 폴시터 정연일(EXR팀106)과 3그리드에 선 이재우가 출발과 동시에 자리다툼을 벌이다가 충돌했고 둘다 경주차 파손으로 피트인한 사이 유경욱이 선두로 나섰다. 이후 유경욱은 90kg의 핸디캡 웨이트가 무색할만큼 빠른 드라이빙을 펼치며 안석원(CJ레이싱)의 맹추격을 따돌리고 시즌 세 번째 우승컵을 거머쥐었다.

2위 안석원은 우여곡절끝에 자신의 시즌 최고성적을 거둬 관중들로부터 박수갈채를 받았다. 목요일에 도착한 그는 금요일 연습주행도중 경주차에 화재가 나서 제대로 연습할 기회조차 없었다. 인디고레이싱팀 미캐닉들이 초기에 화재를 진압해 경주차가 크게 파손되지는 않았지만 심리적인 부담을 안고 결승레이스에 나서 시상대에까지 오를 것이다. 시상대 마지막 자리의 주인공은 류시원(EXR팀106)이었다.

넥센N9000 클래스의 선두그룹에 이름을 올린 드라이버는 정희원, 이건희, 이동훈이었다. 핸디캡타임(4전 / 4위)을 적용받지 않아 상대적으로 유리한 위치에서 결승을 치른 정희원이 시즌 첫 우승을 기록했고, 상승세를 탄 이건희는 레이스대열 뒷자리로 밀려나는 악재를 딛고 두 경기 연속 시상대에 서는 뒷심을 발휘했다. 자신의 예선기록에 1.5초를 더한 박성은은 본래 순위보다 한계단 떨어진 6위였으나 중위그룹에서 벌어진 접전을 고려하면 이번 포인트 피니시는 의미있는 성적이라 할 수 있다.

윤광수와 오한솔은 이들과 대조적인 성적표를 팬들에게 보여주었다. 개막전과 2전을 제패한 윤광수는 라이벌 오한솔과의 접촉사고로 인해 16위로 추락했고, 윤광수 뒤에서 나이트레이스를 6위로 끝낸 오한솔의 순위도 기대를 벗어난 15위에 머물렀다. 기운차게 2012년을 시작한 두 드라이버는 시즌 전반의 상승세를 이어가지 못한 채 5전을 마감했다.

벤티스 클래스에서는 폴시터 원정민이 가장 먼저 첫 코너를 통과한데 이어 이번 대회에서 데뷔전을 치른 디노-K의 양용혁이 정성훈과 류시원을 제치고 2위로 올라서는 깜짝쇼를 연출했다. 원정민은 오프닝랩을 마친 뒤 2위 그룹과의 거리를 벌리며 여유있게 선두를 지켜나갔다. 결국 원정민이 신형철, 김태호를 멀찌감치 따돌리고 가장 먼저 피니시라인을 통과해 팀GHP는 지난 4라운드 유상환에 이어 두 경기 연속 우승컵을 들어올렸다. 김태호는 후미에서 추격전을 펼치며 포디엄까지 올라 랭킹선두의 저력을 보여주었다.





# 슈퍼레이스 사상

# 첫 여성드라이버 우승



## 헬로모바일슈퍼레이스챔피언십시리즈 제6전

2012. 9. 16

김의수가 빛속을 뚫고 챔피언을 향해 질주했고, 이재우(쉐보레레이싱)가 폴투 피니시로 우승을 차지했다. 2006년부터 시작된 슈퍼레이스 사상 첫 여성우승자도 탄생했다. 넥센N9000에 출전한 전난희(팀챔피언스)가 그 주인공이다. 이밖에 벤틀스 클래스에서는 양용혁(디노-K)이 우승컵을 안았다.



태백레이싱파크에서 수중전으로 치러진 6전에서 CJ레이싱의 김의수가 시즌 두 번째 우승컵을 안으며 종합1위를 더욱 굳혀갔다. 김의수는 이 우승으로 종합포인트 28점을 더해 130점이 되었으며 2위 황진우(발보레이싱)와도 19점차를 만들었다. 특히 5라운드까지 종합2위를 달린 김동은(인제오토피아)은 리타이어하는 불운을 맞았다. 이번 대회서 세대교체의 가능성을 한껏 열어놓고 도전에 나섰던 김동은이 포메이션랩 중 드라이버 샤프트가 부러져 결국 롤링스타트도 못하고 아쉽게 시즌 챔피언에서 멀어졌다.

김의수는 이날 100kg의 핸디캡 웨이트를 얹은 상태라 우승을 점치기는 쉽지 않았다. 김의수는 예선에서 김동은과 김태현(인제오토피아)에 이어 3위로 결승레이스에 나서게 되었다.

그러나 행운의 여신은 베테랑다운 경기운영을 펼친 김의수의 손을 잡아 주었다. 예선 1위 김동은이 롤링스타트를 위해 워밍업주행을 하던 중 바퀴와 연결된 차축이 부러지면서 출발조차 못하는 불운을 맞아 김의수로서는 우승을 가로막는 큰 산이 하나 사라진 격이 되어 결국 예선2위 김태현만이 남아 있었다. 역전을 노리며 안정된 레이스로 추격을 하던 김의수는 경기중반 빗길에서 접지력을 잃고 미끄러지며 코스를 이탈한 김태현의 실수를 놓치지 않고 어렵지 않게 선두를 장악했다. 5랩을 통과했을 때 민우(CJ레이싱)가 리타이어하며 박형일(이레인레이싱)과 김범훈(슈퍼스포츠)이 각각 4, 5위로 순위를 끌어올렸고, 17랩에서는 황진우도 김태현을 추월해 2위로 올라서는 등 선두권이 다시 형성되었다.

결국 레이스는 중반 이후 승기를 잡은 김의수가 안정적인 레이스를 펼치며 제4전에 이어 시즌 2승째를 챙겼다. 이로써 김의수는 최종전에서 리타이어라는 최악의 상황만 피하면 챔피언을 될 수 있도록 시리즈챔프를 향한 9부능선을 넘어서는 결과를 얻었으며, CJ레이싱은 2006년 대회가 출범한 이후 대회 최고종목에서 인제오토피아와 공동으로 12승을 기록 중이었지만 이날 우승으로 한발 앞서기 시작했다.

엑스타GT 클래스에서는 쉐보레레이싱팀 이재우가 우승을 거두며 팀 6

연패를 향한 매서운 반격을 시작했다. 이재우는 앞서 치른 예선에서 엔진블록 이상으로 결승에 출전하지 못한 팀동료 김진표의 공백으로 팀의 6연패 챔피언타이틀을 놓고 경쟁을 벌이는 EXR팀106사단 3대의 경주차와 맞붙었다.

이 대결에서 이재우의 노련함이 빛을 발했다. 이재우는 첫 바퀴 마지막 코너에서 정연일의 거센 추격을 받아 결국 두 경주차가 충돌하기도 했지만 승부는 이재우의 완승으로 끝났다. 충돌 뒤 정연일의 경주차가 스피너로 뒤쳐진 반면 이재우는 거침없는 레이스로 피니시라인까지 질주를 했다. 이로써 이재우는 종합포인트에서 128점으로 2위를 달리며 135점으로 1위를 유지하고 있는 유경욱과 간격을 8점으로 좁히는데 성공했다.

이재우는 "이번 우승으로 국내 모터스포츠 역사상 전례없는 팀통산 6연패 대기록 달성에 대한 자신감이 더욱 커졌다"며 "탁월한 성능의 크루즈 경주차는 물론 최고수준의 기술과 팀워크를 자랑하는 쉐보레레이싱팀 모두의 승리"라고 소감을 밝혔다.

반면 이재우의 라이벌이자 현재 시즌종합 선두를 달리고 있는 EXR팀 106의 유경욱은 핸디캡웨이트(100kg)를 얹고 달린 끝에 3위로 마감하며 드라이버 선두를 유지했다. CJ레이싱팀 안석원은 이 경기에서 2위를 차지하며 93점으로 포인트를 늘려 90점의 EXR팀106 정연일과 경쟁에서 간발의 차로 앞섰다.

특히 이번 대회에선 지난 2006년 시작된 슈퍼레이스 7년 역사상 첫 여성우승자가 탄생했다. 넥센N9000 클래스에 출전한 전난희(팀챔피언스)가 그 주인공으로 전난희는 결승에서 이동훈(인치바이인치)을 제치고 우승을 한 것이다. 전난희는 2006년 처음 모터스포츠 경기를 직접 본 뒤로 자동차경주의 매력에 빠져들어 2007년 드라이버로 변신했고, 2008년에는 아마추어대회에서 시즌 종합우승을 차지하기도 할 만큼 자질을 보여왔다. 이밖에 벤틀스 클래스에서는 양용혁(디노-K)이 우승을 차지했다.





**EXR팀106 유경욱,  
쉐보레 6연패 저지하고 시즌챔프**



## 헬로모바일슈퍼레이스챔피언십시리즈 제7전

2012. 10. 14

CJ레이싱 김의수가 최종전 슈퍼6000 클래스에서 완주하며 개인통산 세 번째 타이틀을 거머쥐었다. 엑스타 GT에서는 유경욱(EXR팀106)이 쉐보레의 6년 연속챔프 목표에 제동을 걸었다. EXR팀106 슈퍼루키 프로젝트를 통해 2011년 프로레이서로 데뷔한 초대 슈퍼루키 윤광수(SL모터스포츠)는 넥센N9000 부문에서 대역전으로 종합우승을 일궈냈다.



영암서킷에서 열린 최종전 슈퍼6000 클래스에서 CJ레이싱 김의수가 완주하며 2011년에 이어 2년연속 시리즈챔피언이자 개인통산 세 번째 타이틀을 거머쥐었다. F1 한국그랑프리와 함께 열린 마지막 대회는 3개 클래스가 통합전으로 치러졌다. 6전까지 130점을 획득해 2위 황진우를 24점 차이로 앞섰던 김의수는 이날 6위에 그쳤지만 종합점수 10포인트를 더해 140점으로 시즌 챔피언이 되었다.

황진우는 최종전 우승을 하며 마지막 스피드를 올렸지만 134점으로 종합2위에 그쳤고, 김범훈(KGTCR)은 김동은을 1점차로 제치며 3위에 올라섰다. 이날 황진우(발보리레이싱)가 23분33초375의 기록으로 우승을 안았고, 김동은(인제오토피아)과 민우(CJ레이싱)가 각각 2, 3위로 체커기를 받았다.

시즌 챔피언이 된 김의수는 이날 지난 경기 우승으로 얻은 핸디캡 100kg의 부담을 안고 달렸지만 완주만하면 종합챔피언에 오르는터라 무리하지 않는 경기를 펼쳤다. 하지만 생각처럼 쉽지는 않았다. 롤링스타트방식으로 치러진 이번 경기에서는 아찔한 장면이 여러차례 연출되었다.

김의수도 예외는 아니었다. 황진우가 선두를 달리고 있었기 때문에 리타이어를 할 경우 챔피언 자리를 빼앗길 수도 있는 상황에서 사고가 나고 만 것이다. 3개클래스가 통합전으로 치러지는 가운데 하위클래스 차량과 충돌한 김의수의 차가 휠이 깨지며 연기가 나기 시작해 완주를 장담할 수 없는 상황이 발생해 가까스로 피트인하며 경기를 마칠 수 있었다. 그야말로 가슴을 쓸어내리는 위기에서 벗어난 것이다.

김의수는 우승소감에서 "CJ의 적극적인 투자가 있어 대회를 잘 치를 수 있었다. 미캐닉들과의 팀워크도 너무 좋았다. 2연승도 기쁘지만 감독을 맡고 얻은 챔피언자리라 더 뜻깊다"고 말했다. 또한 "2013년 시즌부터는 총 20대의 스투카를 참가시킬 계획이라 스토브리그 동안 다음 시즌을 위한 경주차 만드는 일에 총력을 다 할 것이며, 감독으로서 팀을 잘 이끌

기 위해 고민이 많다. 다음 시즌을 준비하며 어떻게 하면 팀이 발전할 수 있을지, 더 좋은 경기를 보여줄 수 있을지 연구할 것"이라고 했다.

엑스타 GT클래스에서는 유경욱(EXR팀106)이 쉐보레의 6년 연속챔프 목표에 제동을 걸었다. 유경욱은 최종전에서 정연일(EXR팀106), 이재우(쉐보레레이싱)에 이어 3위로 경기를 마치며 총점 154점으로 이재우를 3점차로 누르고 시리즈 챔피언을 확정지었다. 이로써 EXR팀106은 2012년 시즌 클래스 변경 후 개막전 우승을 비롯, 총 7회 중 5회의 우승컵을 휩쓸며 3년 연속 챔피언팀이라는 목표를 달성해 국내 간판팀의 반열에 오르게 됐다. 반면 쉐보레레이싱은 6연속 챔피언 자리를 노렸으나 아쉽게도 종합2위에 만족해야 했다.

예선에서 압도적인 랩타임으로 폴포지션을 잡은 정연일은 결승에서도 베스트랩을 기록하며 폴투피니시로 2012년 시즌 마지막 라운드 우승컵을 차지하며 종합 5위에서 3위로 올라섰고, 류시원 감독 또한 예선불참으로 맨 후미그리드에서 출발했음에도 3위까지 올라서며 피날레를 장식했다.

EXR팀106 류시원 감독은 "팀원 모두가 함께 고생한 만큼 좋은 결과를 보여주게 되어 의미있는 종합우승이라 생각한다. 그동안 EXR팀106과 슈퍼루키 프로젝트에 많은 관심과 아낌없는 응원을 보내주신 EXR코리아를 비롯한 팀의 모든 후원사, 모터스포츠클럽 관계자분들께 감사드립니다"고 소감을 밝혔다.

넥센N9000 클래스에서는 EXR팀106 슈퍼루키 프로젝트를 통해 2011년 프로레이서로 데뷔한 초대 슈퍼루키 윤광수(SL모터스포츠)가 예선, 결승 베스트랩 기록 및 최종전 우승컵을 차지했고 이건희(모터타임), 이동훈(인차바이인차)이 뒤를 이었다. 지난 6전까지 이동훈과 이건희가 1점 차이로 시즌 종합우승을 노렸으나 선두에 8점 차이로 3위를 차지하고 있던 윤광수가 대역전으로 종합우승을 일궈내며 슈퍼루키의 저력을 유감없이 보여주었다.



## 헬로모바일슈퍼레이스챔피언십 제1전

### 슈퍼6000

순위	드라이버 / 팀	경주차	랩	기록
1	김동은 / 인제오토피아	스톡카	23	31.14.330
2	김익수 / CJ레이싱	스톡카	23	31.18.410
3	황진우 / 발보린레이싱	스톡카	23	31.31.685
4	김범훈 / 슈퍼스포츠	스톡카	23	32.12.090
5	박형일 / 이레인레이싱	스톡카	22	31.21.889
DNF	안석원 / CJ레이싱	스톡카	12	18.00.852
RET	T. 아오키 / 인제오토피아	스톡카	-	-

### 엑스타GT

1	유경욱 / EXR팀106	제네시스 쿠페	22	32.00.781
2	이재우 / 웨보레레이싱	크루즈	22	32.11.282
3	민우 / CJ레이싱	제네시스 쿠페	22	32.23.688
4	김진표 / 웨보레레이싱	크루즈	21	31.42.073
DNQ	박시현 / KGTCR	투스카니	14	32.23.688
DNF	류시원 / EXR팀106	제네시스 쿠페	-	-
DNF	정연일 / EXR팀106	제네시스 쿠페	-	-

### 넥센N9000

1	윤광수 / SL모터스포츠	뉴 프라이드	19	33.38.731
2	오한솔 / 바보몰닷컴	젠트라 X	19	33.39.529
3	정회원 / 인치바이인치	엑센트	19	33.50.947
4	이건희 / LED스튜디오	베르나	19	34.09.483
5	박성은 / 팀챔피언스	젠트라 X	19	34.11.880
6	전난희 / 팀챔피언스	엑센트	19	34.17.062
7	장재원 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	19	34.35.608
8	박용희 / 인치바이인치	뉴 프라이드	19	34.47.669
9	최시원 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	19	34.51.355
10	강민상 / 가톨릭상지대학	포르테	19	35.15.428
11	임우근 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	18	33.49.584
12	고영진 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	18	33.54.203
13	유석민 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	18	33.55.405
14	권봉이 / 바보몰닷컴	젠트라 X	18	34.22.153
15	최세중 / 가톨릭상지대학	프라이드	18	34.22.729
16	이상학 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	18	35.01.504
17	이동훈 / 인치바이인치	뉴 프라이드	16	34.48.694
18	고명진 / EXR팀106	젠트라 X	15	35.08.275
DNF	김선익 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	10	18.48.781

### 벤티스

1	김태호 / 그레디레이싱	크루즈	14	23.27.442
2	우승현 / 그레디레이싱	크루즈	14	23.38.796
3	이화선 / CJ레이싱	크루즈	14	23.54.129
4	유장환 / GHP	크루즈	14	24.17.430
5	양영준 / 그레디레이싱	크루즈	14	24.18.102
6	유시원 / GHP	크루즈	14	24.38.463
7	신형철 / 그레디레이싱	크루즈	14	24.43.927
8	구영주 / 그레디레이싱	크루즈	13	23.33.609
9	정성훈 / 그레디레이싱	크루즈	9	24.37.642
DNF	김태훈 / GHP	크루즈	6	10.37.014

※기록은 분, 초, 1000분의 1초

## 헬로모바일슈퍼레이스챔피언십 제2전

### 슈퍼6000

순위	드라이버 / 팀	경주차	랩	기록
1	T. 아오키 / 인제오토피아	스톡카	13	30.44.337
2	박상우 / CJ레이싱	스톡카	13	30.59.944
3	박형일 / 이레인레이싱	스톡카	13	31.22.177
4	김범훈 / 슈퍼스포츠	스톡카	13	31.33.488
5	황진우 / 발보린레이싱	스톡카	12	31.03.147
6	최종석 / 하이원레이싱	스톡카	12	31.09.931
7	김익수 / CJ레이싱	스톡카	10	33.02.953
DNF	김동은 / 인제오토피아	스톡카	4	2.20.793

### 엑스타GT

1	김진표 / 웨보레레이싱	크루즈	12	30.48.787
2	이재우 / 웨보레레이싱	크루즈	12	30.50.490
3	안석원 / CJ레이싱	제네시스 쿠페	12	30.50.899
4	정연일 / EXR팀106	제네시스 쿠페	12	30.52.321
5	유경욱 / EXR팀106	제네시스 쿠페	12	30.55.147
6	류시원 / EXR팀106	제네시스 쿠페	12	31.08.000

### 넥센N9000

1	윤광수 / SL모터스포츠	뉴 프라이드	10	30.53.494
2	이동훈 / 인치바이인치	뉴 프라이드	10	30.55.930
3	전난희 / 팀챔피언스	엑센트	10	31.00.269
4	정회원 / 인치바이인치	엑센트	10	31.03.703
5	이건희 / LED스튜디오	베르나	10	31.03.949
6	박성은 / 팀챔피언스	젠트라 X	10	31.17.324
7	김선익 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	10	31.35.891
8	이상학 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	10	31.36.305
9	장재원 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	10	31.37.301
10	장정열 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	10	31.49.574
11	조항진 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	10	31.57.208
12	박용희 / 인치바이인치	뉴 프라이드	10	32.27.873
13	이화선 / CJ레이싱	뉴 프라이드	10	32.41.184
DNF	오한솔 / 바보몰닷컴	젠트라 X	10	16.40.265
DNF	고명진 / EXR팀106	젠트라 X	10	15.51.504

### 벤티스

1	유시원 / GHP	크루즈	15	25.17.008
2	유장환 / GHP	크루즈	15	25.20.030
3	우승현 / 그레디레이싱	크루즈	15	25.22.187
4	정성훈 / 그레디레이싱	크루즈	15	25.22.802
5	이화선 / CJ레이싱	크루즈	15	25.25.635
6	양영준 / 그레디레이싱	크루즈	15	25.40.538
7	신형철 / 그레디레이싱	크루즈	15	25.41.020
8	김태호 / 그레디레이싱	크루즈	13	25.35.290
DNF	구영주 / 그레디레이싱	크루즈	13	26.33.358

※기록은 분, 초, 1000분의 1초



## 헬로모바일슈퍼레이스챔피언십 제3전

### 슈퍼6000

순위	드라이버 / 팀	경주차	랩	기록
1	황진우 / 발보린레이싱	스톡카	23	34.45.945
2	김동은 / 인제오토피아	스톡카	23	35.11.919
3	김익수 / CJ레이싱	스톡카	23	35.30.163
4	김범훈 / 슈퍼스포츠	스톡카	23	36.03.395
5	박상우 / CJ레이싱	스톡카	22	26.02.399
6	김태현 / 인제오토피아	스톡카	20	34.49.046
7	박형일 / 이레인레이싱	스톡카	19	35.59.069

### 엑스타GT

2	김진표 / 쉐보레레이싱	크루즈	22	35.22.170
3	안석원 / CJ레이싱	제네시스 쿠페	22	35.25.183
4	정연일 / EXR팀106	제네시스 쿠페	22	35.44.830
5	류시원 / EXR팀106	제네시스 쿠페	22	36.08.114
6	이재우 / 쉐보레레이싱	크루즈	21	35.27.444
DNF	정연일 / EXR팀106	제네시스 쿠페	-	-

### 넥센N9000

1	이동훈 / 인치바이인치	뉴 프라이드	18	34.08.360
2	정회원 / 인치바이인치	엑센트	18	34.14.893
3	오한솔 / 바보몰닷컴	젠트라 X	18	34.29.222
4	이건희 / 모터타임	베르나	18	34.58.176
5	강민상 / 가톨릭상지대학	포르테	18	35.04.955
6	김선익 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	18	35.06.586
7	장재원 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	18	35.12.374
8	장정열 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	18	35.31.660
9	전난희 / 팀챔피언스	엑센트	18	35.33.537
10	임우근 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	18	35.42.583
11	이상학 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	18	35.46.486
12	박희춘 / HSD&찬스레이싱	아반떼 MD	17	34.34.645
13	권보미 / 바보몰닷컴	젠트라 X	17	34.40.505
14	이화선 / CJ레이싱	뉴 프라이드	17	34.43.740
15	박성은 / SL모터스포츠	젠트라 X	17	35.19.561
16	이재하 / HSD&찬스레이싱	아반떼 MD	17	35.28.950
17	최세종 / 가톨릭상지대학	포르테	17	35.46.075
RET	이건희 / 모터타임	베르나	-	3.42.872
RET	박용희 / 인치바이인치	뉴 프라이드	-	3.48.084
RET	고명진 / EXR팀106	젠트라 X	-	-
DNF	김선익 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	10	18.48.781

### 벤틀스

1	김태호 / 그레디레이싱	크루즈	14	22.58.615
2	정성훈 / 그레디레이싱	크루즈	14	22.59.095
3	신형철 / 그레디레이싱	크루즈	14	23.45.890
4	우승현 / 그레디레이싱	크루즈	14	23.06.720
5	양영준 / 그레디레이싱	크루즈	14	23.13.021
6	신형철 / 그레디레이싱	크루즈	14	23.14.065
7	권보미 / GHP	크루즈	14	23.22.750
8	원정민 / GHP	크루즈	14	23.25.918
9	유장환 / GHP	크루즈	14	23.33.123
10	구영주 / 그레디레이싱	크루즈	14	23.40.329
11	유시원 / GHP	크루즈	14	23.40.751

※기록은 분, 초, 1000분의 1초

## 헬로모바일슈퍼레이스챔피언십 제4전

### 슈퍼6000

순위	드라이버 / 팀	경주차	랩	기록
1	김익수 / CJ레이싱	스톡카	27	26.52.235
2	김범훈 / 슈퍼스포츠	스톡카	27	27.30.191
3	박형일 / 이레인레이싱	스톡카	27	27.32.462
4	김태현 / 인제오토피아	스톡카	27	27.39.830
5	민우 / CJ레이싱	스톡카	27	27.45.406
6	황진우 / 발보린레이싱	스톡카	27	27.47.958
7	최종석 / 하이원레이싱	스톡카	27	27.44.729

### 엑스타GT

1	정연일 / EXR팀106	제네시스 쿠페	26	27.18.595
2	이재우 / 쉐보레레이싱	크루즈	26	27.21.708
3	유경욱 / EXR팀106	제네시스 쿠페	26	27.42.165
4	김진표 / 쉐보레레이싱	크루즈	26	26.56.631
5	안석원 / CJ레이싱	제네시스 쿠페	26	26.58.529
6	류시원 / EXR팀106	제네시스 쿠페	26	26.59.059

### 넥센N9000

1	이건희 / 모터타임	베르나	23	28.01.746
2	박성은 / SL모터스포츠	엑센트	23	28.02.465
3	전난희 / 팀챔피언스	엑센트	23	28.09.380
4	정회원 / 인치바이인치	엑센트	23	28.09.725
5	윤광수 / SL모터스포츠	뉴 프라이드	23	28.11.705
6	오한솔 / 바보몰닷컴	젠트라 X	23	28.20.070
7	김선익 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	23	28.21.032
8	이동훈 / 인치바이인치	뉴 프라이드	23	28.21.497
9	장정열 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	23	28.30.429
10	박용희 / 인치바이인치	뉴 프라이드	23	28.31.650
11	고명진 / EXR팀106	젠트라 X	23	28.41.085
12	권보미 / 바보몰닷컴	젠트라 X	23	28.41.942
13	조항진 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	23	28.46.459
DNF	박희춘 / 찬스레이싱	아반떼 MD	22	27.26.044
DNF	이상학 / 찬스레이싱	아반떼 MD	20	29.18.445

### 벤틀스

1	유장환 / GHP	크루즈	20	23.46.316
2	김태호 / 그레디레이싱	크루즈	20	23.46.531
3	우승현 / 그레디레이싱	크루즈	20	23.54.455
4	양영준 / 그레디레이싱	크루즈	20	24.07.846
5	권보미 / GHP	크루즈	20	24.08.401
6	신형철 / 그레디레이싱	크루즈	20	24.23.262
7	구영주 / 그레디레이싱	크루즈	20	24.25.688
8	원정민 / GHP	크루즈	20	24.44.334
DNF	정성훈 / 그레디레이싱	크루즈	12	14.29.842
DNF	유시원 / GHP	크루즈	10	12.19.531

※기록은 분, 초, 1000분의 1초



### 헬로모바일슈퍼레이스챔피언십 제5전

#### 슈퍼6000

순위	드라이버 / 팀	경주차	랩	기록
1	김동은 / 인제오토피아	스톡카	27	26.36.470
2	김익수 / CJ레이싱	스톡카	27	26.38.415
3	김태현 / 인제오토피아	스톡카	27	26.38.633
4	민 우 / CJ레이싱	스톡카	27	26.54.738
5	김범훈 / 슈퍼스포츠카	스톡카	27	27.34.061
6	황진우 / 발보린레이싱	스톡카	21	26.45.894
DNF	박형일 / 이레인레이싱	스톡카	8	8.07.716

#### 엑스타GT

1	유경욱 / EXR팀106	제네시스 쿠페	26	27.17.350
2	안석원 / CJ레이싱	제네시스 쿠페	26	27.19.563
3	류시원 / EXR팀106	제네시스 쿠페	26	27.20.464
4	김진표 / 쉐보레레이싱	크루즈	26	27.33.501
5	이재우 / 쉐보레레이싱	크루즈	24	27.30.496
6	정연일 / EXR팀106	제네시스 쿠페	23	26.52.980

#### 넥센N9000

1	정회원 / 인치바이인치	베르나	23	28.06.925
2	이건희 / 모터타임	베르나	23	28.16.589
3	이동훈 / 인치바이인치	뉴 프라이드	23	28.26.964
4	김선익 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	23	28.28.471
5	이상학 / 찬스레이싱	아반떼 MD	23	28.28.824
6	박성은 / SL모터스포츠	엑센트	23	28.36.316
7	이승훈 / 이레인레이싱	프라이드	23	28.44.177
8	강민상 / 가톨릭상지대학교	포르테	23	28.48.223
9	장정열 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	23	28.48.466
10	고명진 / EXR팀106	젠트라 X	23	29.00.389
11	장재원 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	23	29.06.810
12	이화선 / CJ레이싱	뉴 프라이드	23	29.08.622
13	박희춘 / 찬스레이싱	아반떼 MD	23	29.09.642
14	성민석 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	23	29.11.790
15	오한솔 / 바보몰닷컴	젠트라 X	23	29.27.126
16	윤광수 / SL모터스포츠	아베오	22	28.24.791
17	전난희 / 팀챔피언스	엑센트	22	28.50.355
18	최세종 / 가톨릭상지대학교	포르테	20	28.52.749
DNF	권보미 / 바보몰닷컴	젠트라 X	8	10.15.636
DNF	박용희 / 인치바이인치	뉴 프라이드	8	10.16.425

#### 벤티스

1	원정민 / GHP	크루즈	20	23.30.410
2	신형철 / 그레디레이싱	크루즈	20	23.45.890
3	김태호 / 그레디레이싱	크루즈	20	23.47.324
4	유장환 / GHP	크루즈	20	23.53.879
5	우승현 / 그레디레이싱	크루즈	20	23.55.632
6	권보미 / GHP	크루즈	20	23.56.489
7	구영주 / 그레디레이싱	크루즈	20	24.22.902
8	양용혁 / 디노-K	크루즈	19	24.37.798
9	유시원 / GHP	크루즈	18	23.50.921
10	정성훈 / 그레디레이싱	크루즈	18	24.45.634
11	양영준 / 그레디레이싱	크루즈	14	24.26.745

※기록은 분, 초, 1000분의 1초

### 헬로모바일슈퍼레이스챔피언십 제6전

#### 슈퍼6000

순위	드라이버 / 팀	경주차	랩	기록
1	김익수 / CJ레이싱	스톡카	27	27.53.026
2	황진우 / 발보린레이싱	스톡카	27	27.53.257
3	김태현 / 인제오토피아	스톡카	27	28.02.077
4	박형일 / 이레인레이싱	스톡카	27	28.26.632
5	김범훈 / 슈퍼스포츠	스톡카	26	28.53.340
DNF	민 우 / CJ레이싱	스톡카	4	4.12.960
DNS	김동은 / 인제오토피아	스톡카	-	-

#### 엑스타GT

1	이재우 / 쉐보레레이싱	크루즈	26	28.24.763
2	안석원 / CJ레이싱	제네시스 쿠페	26	28.31.226
3	유경욱 / EXR팀106	제네시스 쿠페	26	28.54.520
4	정연일 / EXR팀106	제네시스 쿠페	26	28.56.889
5	류시원 / EXR팀106	제네시스 쿠페	25	27.53.034
6	강진성 / 모터타임	브레라	22	28.01.314

#### 넥센N9000

1	전난희 / 팀챔피언스	뉴 프라이드	23	28.32.356
2	이동훈 / 인치바이인치	뉴 프라이드	23	28.34.954
3	윤광수 / SL모터스포츠	엑센트	23	28.35.266
4	정회원 / KGTCR	베르나	23	28.42.016
5	이승훈 / 이레인레이싱	프라이드	23	28.47.118
6	박용희 / 인치바이인치	뉴 프라이드	23	28.56.042
7	이건희 / 모터타임	베르나	23	29.01.394
8	고명진 / EXR팀106	젠트라 X	23	29.05.997
9	이화선 / CJ레이싱	뉴 프라이드	23	29.25.467
10	오한솔 / 바보몰닷컴	젠트라 X	22	29.23.024
DNF	박성은 / SL모터스포츠	젠트라 X	17	21.38.219
DNF	권보미 / 바보몰닷컴	젠트라 X	15	19.36.799

#### 벤티스

1	양용혁 / 디노-K	크루즈	20	24.02.135
2	유시원 / GHP	크루즈	20	24.08.126
3	유장환 / GHP	크루즈	20	24.32.008
4	김태호 / 그레디레이싱	크루즈	20	24.33.403
5	원정민 / GHP	크루즈	20	24.42.742
6	정주섭 / GHP	크루즈	20	24.44.214
7	정성훈 / 그레디레이싱	크루즈	20	24.45.707
8	구영주 / 그레디레이싱	크루즈	20	24.53.586
9	양영준 / 그레디레이싱	크루즈	20	25.12.205
10	신형철 / 그레디레이싱	크루즈	19	24.04.629
11	권보미 / GHP	크루즈	19	24.30.492
DNF	우승현 / 그레디레이싱	크루즈	14	17.14.524

※기록은 분, 초, 1000분의 1초



## 헬로모바일슈퍼레이스챔피언십 제7전

### 슈퍼6000

순위	드라이버 / 팀	경주차	랩	기록
1	황진우 / 발보린레이싱	스톡카		23.33.375
2	김동은 / 인제오토피아	스톡카		23.44.628
3	민 우 / CJ레이싱	스톡카		23.46.127
4	김태현 / 인제오토피아	스톡카		24.03.436
5	김범훈 / 슈퍼스포츠	스톡카		24.12.984
6	김의수 / CJ레이싱	스톡카		23.43.454
RET	박형일 / 이레인레이싱	스톡카		-

### 엑스타 GT

1	정연일 / EXR팀106	제네시스 쿠페	24.58.429
2	이재우 / 쉐보레레이싱	크루즈	25.10.591
3	유경욱 / EXR팀106	제네시스 쿠페	25.12.401
4	류시원 / EXR팀106	제네시스 쿠페	25.13.171
5	안석원 / CJ레이싱	제네시스 쿠페	25.15.327
6	김진표 / 쉐보레레이싱	크루즈	24.30.200
7	강진성 / 모터타임	브레라	25.28.619

### 넥센 N9000

1	윤광수 / SL모터스포츠	엑센트	23.53.001
2	이건희 / 모터타임	뉴 베르나	23.58.541
3	이동훈 / 인치바이인치	뉴 프라이드	23.58.788
4	전난희 / 팀챔피언스	뉴 프라이드	24.02.312
5	박성은 / SL모터스포츠	젠트라 X	24.06.340
6	오한솔 / 바보몰닷컴	젠트라 X	24.08.666
7	이화선 / CJ레이싱	뉴 프라이드	24.23.624
8	박용희 / 인치바이인치	뉴 프라이드	24.25.801
9	이승훈 / 이레인레이싱	프라이드	24.31.770
10	최세중 / 가톨릭상지대학교	포르테	24.34.702
11	고명진 / EXR팀106	젠트라 X	26.03.699

※기록은 분, 초, 1000분의 1초



## 2012년 헬로모바일슈퍼레이스 드라이버즈 결과

### 슈퍼6000

순위	드라이버 / 팀	경주차	득점
1	김의수 / CJ레이싱	스톡카	140
2	황진우 / 발보린레이싱	스톡카	134
3	김동은 / 인제오토피아	스톡카	113
4	김범훈 / 슈퍼스포츠	스톡카	104
5	민 우 / CJ레이싱	스톡카	81
6	김태현 / 인제오토피아	스톡카	79
7	박형일 / 이레인레이싱	스톡카	76
8	T. 아오키 / 인제오토피아	스톡카	31
9	최종석 / 하이원레이싱	스톡카	19
10	안석원 / CJ레이싱	스톡카	0

### 엑스타GT

순위	드라이버 / 팀	경주차	득점
1	유경욱 / EXR팀106	제네시스 쿠페	154
2	이재우 / 쉐보레레이싱	크루즈	151
3	정연일 / EXR팀106	제네시스 쿠페	119
4	안석원 / CJ레이싱	제네시스 쿠페	109
5	김진표 / 쉐보레레이싱	크루즈	107
6	류시원 / EXR팀106	제네시스 쿠페	79
7	민 우 / CJ레이싱	제네시스 쿠페	19
8	강진성 / 모터타임	브레라	12
9	박시현 / 비달레이싱	제네시스 쿠페	0

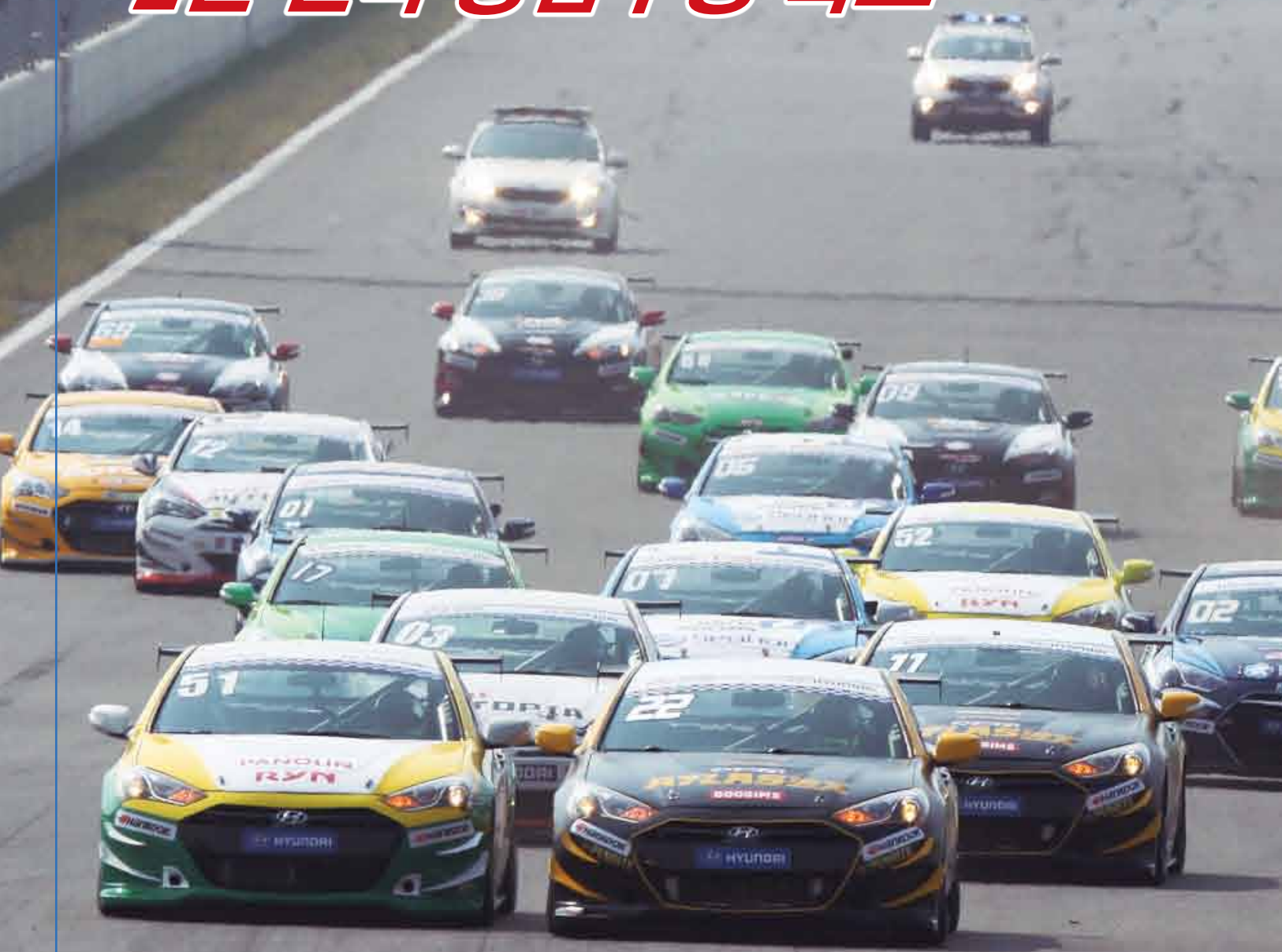
### 넥센N9000

순위	드라이버 / 팀	경주차	득점
1	윤광수 / SL모터스포츠	뉴 프라이드	128
2	이건희 / LED스튜디오	베르나	127
3	이동훈 / 인치바이인치	뉴 프라이드	124
4	전난희 / 팀챔피언스	엑센트	101
5	오한솔 / 바보몰닷컴	젠트라 X	75
6	박성은 / 팀챔피언스	엑센트	72
7	정회원 / 인치바이인치	엑센트	47
8	김선익 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	43
9	박용희 / 인치바이인치	뉴 프라이드	35
10	장재원 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	28
11	장정열 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	28
12	이승훈 / 이레인레이싱	프라이드	28
13	이상학 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	26
14	강민상 / 카톨릭상지대	아반떼 MD	26
15	이화선 / CJ레이싱	뉴 프라이드	25
16	고명진 / EXR팀106	젠트라 X	20
17	최세중 / 카톨릭상지대학	프라이드	15
18	권보미 / 바보몰닷컴	젠트라 X	9
19	임우근 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	9
20	최시원 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	7
21	박희준 / 찬스레이싱	아반떼 MD	6
22	조항진 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	6
23	고영진 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	3
24	성민석 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	3
25	유석민 / HSD&그리핀모터스포츠	아반떼 MD	3
26	이재하 / 찬스레이싱	아반떼 MD	3

### 벤투스

순위	드라이버 / 팀	경주차	득점
1	김태호 / 그레디레이싱	크루즈	111
2	유장환 / GHP	크루즈	89
3	우승현 / 그레디레이싱	크루즈	71
4	신형철 / 그레디레이싱	크루즈	60
5	원정민 / GHP	크루즈	60
6	유시원 / GHP	크루즈	55
7	정성훈 / 그레디레이싱	크루즈	52
8	양영준 / 그레디레이싱	크루즈	51
9	구영주 / 그레디레이싱	크루즈	37
10	양용혁 / 디노-K	크루즈	37
11	권보미 / GHP	크루즈	35
12	이화선 / CJ레이싱	크루즈	15.5
13	정주섭 / GHP	크루즈	10
14	김태훈 / GHP	크루즈	0

**F3출신 최명길,  
2년 연속 종합우승 축포**



## 팀챔피언십부문 쏘라이트인디고가 원년챔프 등극

쏘라이트인디고의 최명길이가 2년 연속 챔피언타이틀을 획득했다. 최명길이는 시즌 개막전과 5전에서 우승을 기록했으며 2전과 3전에서도 포디엄에 섰다. 종합 2위와 3위엔 조항우(아트라스BX)와 오일기(쏘라이트인디고)가 올랐다. 2012년 시즌 처음으로 도입된 팀챔피언십 부문에선 쏘라이트인디고가 아트라스BX를 제치고 첫 우승팀이 되었다.



F3드라이버 출신 최명길(쏘라이트인디고)이 개막전에서 라이벌 아트라스BX레이싱을 제압하고 우승축포의 주인공이 됐다. 이날 예선 4위에서 출발한 최명길은 스타트와 함께 3위로 치고 올라갔다. 레이스 초반 치열한 몸싸움 끝에 오일기가 선두를 잡고 그 뒤를 조항우(아트라스BX), 최명길, 김중군(아트라스BX)이 추격전을 벌이며 손에 땀을 쥐게 했다.

최명길은 3랩째 조항우와 오일기가 선두다툼을 벌이는 가운데 과감한 레이스로 1위를 탈환했고, 오일기도 조항우를 방어하며 최명길의 단독질주를 도왔다. 최명길은 13바퀴를 30분0초421로 주파해 우승체커기를 받았고, 2위로 들어온 오일기는 3랩에서 조항우와 접전을 벌이다 페널티를 받아 7위로 밀려났다.

반면 새로 아트라스에 등지를 틀며 기대를 한 몸에 받았던 김중군은 11랩에서 스핀, 순위권에서 멀어졌다. 서한퍼플모터스포트의 장현진과 전대은이 2, 3위를 차지해 신예돌풍의 주인공이 되었다.

쏘라이트인디고의 강세는 2전에도 이어졌다. 1라운드에서 경주시간 접촉으로 페널티를 받아 9위로 마감하며 절치부심했던 오일기는 결승레이스에서 폴시터 조항우(아트라스BX)를 레이스내내 압박했고 12랩에서 역전에 성공, 팀의 연속우승을 이끌었다. 이 우승으로 팀챔피언십포인트에서 쏘라이트인디고팀이 1위로 나섰다. 대회 첫 우승을 노린 아트라스BX는 최종 4위(조항우)와 18위(김중군)로 마감해 아쉬움을 남겼다. 1전에서 2, 3위를 차지하며 파란을 일으켰던 서한퍼플모터스포트 듀오는 각각 7위와 10위를 기록했다.

하지만 아트라스BX팀의 반격도 만만치 않았다. 김중군이 3전에서 디펜딩챔피언 최명길을 0.3초차로 제치고 시즌 첫승이자 개인통산 3승째를 신고했다. 아트라스BX팀 역시 2010년 창단이후 통산 3번째 우승을 맞았다. 3위는 채널A레이싱팀 이승진이 차지했다.

이로써 김중군은 종합랭킹 5위로 상승하며 시리즈챔피언을 향한 경쟁대열에 합류했다. 2위 최명길은 드라이버 포인트 72점으로 2위인 타카유키

아오키와 20점차로 벌리며 절대강자의 자리를 지켜냈다. 기대를 모았던 한민관(룩타이트 HK레이싱), 알렉스(쏘라이트인디고)의 연예인 드라이버 대결에서는 알렉스가 리타이어해 한민관(13위)의 판정승으로 싱겁게 끝났다.

오일기는 4라운드에서도 폴투윈의 완벽우승을 만들어냈다. 2위는 DM레이싱의 정의철이, 3위엔 아트라스BX의 김중군, 4위엔 채널A레이싱의 이승진, 5위엔 쏘라이트인디고 최명길이가 차지했다. 레이스는 초반 오프닝랩 1코너부터 치열한 몸싸움으로 시작해, 불과 3랩만에 결승에 참가한 14대의 경주차 중 1/3인 5대가 사고로 리타이어하며 9대만 완주하는 접전이었다. 특히 시즌포인트 중위권 선수들이 사고로 리타이어하거나 하위권으로 처져 5, 6 더블라운드 가 무엇보다 중요하게 되었다.

아트라스BX의 기세에 놀려 주춤했던 쏘라이트인디고의 최명길이가 5전에서 치열한 접전끝에 마침내 우승을 일구었다. 레이스는 초반부터 한시도 눈을 뗄 수 없는 치열한 순위다툼으로 펼쳐졌다. 선두에서 출발한 최명길은 첫 코너에서 장현진(서한퍼플모터스포트)에 추월당했으나 뒤를 바짝 쫓으며 역전의 기회를 노렸다. 이 접전으로 장현진의 머신은 왼쪽 뒤범퍼가 파손될 정도로 격렬한 순위다툼이었다.

마지막 랩에서 조항우(아트라스 BX)와 오일기(쏘라이트인디고)가 서로 밀고 밀리는 몸싸움을 벌여 아찔한 장면을 연출하기도 했고, 5위로 출발한 전대은(서한퍼플모터스포트)은 3위로 올라섰다. 결국 레이스 중반부터 조금씩 격차를 벌린 최명길이가 예선과 결승 모두 승기를 잡아 폴투윈을 기록했다. 장현진과 전대은이 2, 3위로 뒤를 이었다. 이날 우승으로 30점을 획득한 최명길이가 랭킹선두를 유지했으며 팀동료 오일기가 2위를 지켰다. 조항우(아트라스 BX)는 14점을 획득하며 팀동료 김중군을 제치고 3위로 올라섰다

6전에서는 다시 아트라스BX 레이싱이 웃었다. 아트라스BX 듀오 김중군과 조항우는 스타트와 동시에 폴포지션에서 출발한 정의철(DM레이싱)을 잇따라 추월하며 원투피니시의 구도를 만들었고, 결국 나란히 피니시라



인을 통과하며 환호했다. 이로써 김종군은 시즌 두 번째 우승컵을 거머쥐며 랭킹 2위로 올라서게 되었고, 조항우는 그동안의 불운을 털어버리고 시즌 처음으로 시상대에 오르는 기쁨을 맛봤다. 이로써 아트라스BX는 코리아스피드페스티벌 출전 2년만에 첫 원투피니시를 만들어내고 팀창단 이후 4번째 우승을 거머쥐었다.

아트라스BX는 5전의 여세를 몰아 최종전에서도 서킷을 장악했다. 팀에이스 조항우는 전날 치러진 예선에서 6라운드 2위로 인한 페널티(+0.7초)에도 불구하고 가장 빠른 랩타임을 기록해 폴포지션을 잡는데 성공했다. 팀동료인 김종군은 지난 경기 우승으로 +0.9초의 페널티를 받아 예선 8위로 출발했다.

결승경기는 시작부터 접전이였다. 출발과 동시에 첫 코너에서 한민관(록타이트 HK레이싱)과 필립영(DM레이싱)이 충돌하며 혼전이 벌어졌다. 그러나 노련한 조항우는 침착하게 선두를 지키며 호시탐탐 추월을 노리는 2위 정의철 무위로 끝내고 가장 먼저 피니시라인을 통과해 우승자가 되었다. 2, 3위엔 정의철(DM레이싱)과 최명길(쏠라이트인디고)이 올랐다. 팀동료 김종군은 7위를 기록했으며 종합 4위로 시즌을 마감했다.

시즌챔피언은 최명길이며, 조항우는 챔피언보다 13점이 뒤져 아쉬운 2위가 되었다.

2012년 시즌 처음 도입된 팀챔피언십 부문에선 쏠라이트 인디고가 원년챔프팀이 되었다.

## 제네시스 쿠페 드라이버즈 결과

순위	드라이버 / 팀	득점
1	최명길 / 쏠라이트인디고	148
2	조항우 / 아트라스BX	134
3	오일기 / 쏠라이트인디고	118
4	김종군 / 아트라스BX	115
5	정의철 / DM레이싱	111
6	장현진 / 서한퍼플모터스포트	100
7	아오키 타카유키 / 인제오토피아	74
8	이승진 / 채널A레이싱	73
9	전대은 / 서한퍼플모터스포트	71
10	조성민 / 채널A레이싱	35
11	최장한 / 록타이트 HK레이싱	22
12	한민관 / 록타이트 HK레이싱	21
13	이문성 / 바보몰레이싱	20
14	사사키 코타 / 인제오토피아	19
15	김동은 / 인제오토피아	16
15	제임스 리 / DM레이싱	16
17	최성익 / 록타이트 HK레이싱	13
17	필립 영 / DM레이싱	13
19	필립 영 / DM레이싱	12
20	황진우 / 인제오토피아	10
21	박재범 / 록키	9
21	알렉스 / 쏠라이트인디고	9
21	제임스 리 / DM레이싱	9
24	남기문 / 원레이싱	8
25	김태현 / 인제오토피아	6
26	문 용 / 록키	4
26	전난희 / 팀챔피언스	4
26	최장한 / 록타이트 HK레이싱	4
29	타초야 타니가와 / 인제오토피아	2
30	박성은 / 팀챔피언스	1
30	석동빈 / 채널A레이싱	1



## 제네시스 쿠페 팀결과

순위	팀 명	득점
1	쏠라이트 인디고	195
2	아트라스BX	176
3	서한퍼플모터스포트	113
4	DM레이싱	82
5	인제오토피아	68
6	채널A레이싱	61
7	바보몰레이싱	2
9	록타이트 HK레이싱	1
10	록키	0
11	원레이싱	0
12	팀챔피언스	0



## 제네시스 쿠페 제1전

순위	드라이버 / 팀	랩	기록
1	최명길 / 쉐라이트인디고	13	34.00.412
2	장현진 / 서한퍼플모터스포트	13	34.13.846
3	전대은 / 서한퍼플모터스포트	13	34.14.425
4	아오키 타카유키 / 인제오토피아	13	34.23.667
5	조항우 / 아트라스BX	13	34.25.056
6	정의철 / DM레이싱	13	34.25.384
7	김중군 / 아트라스BX	13	34.28.738
8	김동은 / 인제오토피아	13	34.30.765
9	오일기 / 쉐라이트인디고	13	34.40.267
10	제임스 리 / 인제오토피아	13	34.48.650
11	조성민 / 채널A레이싱	13	34.51.012
12	필립 영 / 인제오토피아	13	34.56.520
13	알렉스 / 쉐라이트인디고	13	34.59.174
14	박재범 / 록키	13	35.10.566
15	문 용 / 록키	13	35.32.488
16	최장한 / 질풍-J5레이싱	13	35.42.764
17	한민관 / 록타이트 HK레이싱	12	35.16.376
DNF	이승진 / 채널A레이싱	-	19.01.071
DNF	박성은 / 팀챔피언스	-	9.38.208
DNF	이문성 / 바보몰레이싱	-	4.26.198

## 제네시스 쿠페 제2전

순위	드라이버 / 팀	랩	기록
1	오일기 / 쉐라이트인디고	25	37.05.982
2	아오키 타카유키 / 인제오토피아	25	37.06.711
3	최명길 / 쉐라이트인디고	25	37.06.930
4	조항우 / 아트라스BX	25	37.10.737
5	정의철 / DM레이싱	25	37.16.577
6	사사키 코타 / 인제오토피아	25	37.24.391
7	장현진 / 서한퍼플모터스포트	25	37.25.415
8	조성민 / 채널A레이싱	25	37.28.431
9	이승진 / 채널A레이싱	25	37.29.009
10	전대은 / 서한퍼플모터스포트	25	37.35.768
11	필립 영 / 인제오토피아	25	37.58.096
12	제임스 리 / 인제오토피아	25	38.14.650
13	남기문 / 원레이싱	25	38.16.090
14	알렉스 / 쉐라이트인디고	25	38.16.852
15	박재범 / 록키	25	38.28.932
16	이문성 / 바보몰레이싱	24	37.40.257
17	한민관 / 록타이트 HK레이싱	24	37.44.650
18	김중군 / 아트라스BX	24	38.25.854

## 제네시스 쿠페 제3전

순위	드라이버 / 팀	랩	기록
1	김중군 / 아트라스BX	25	37.16.530
2	최명길 / 쉐라이트인디고	25	37.16.871
3	이승진 / 채널A레이싱	25	37.21.968
4	조항우 / 아트라스BX	25	37.23.051
5	오일기 / 쉐라이트인디고	25	37.25.290

6	아오키 타카유키 / 인제오토피아	25	37.27.318
7	조성민 / 채널A동아일보	25	37.34.720
8	장현진 / 서한퍼플모터스포트	25	37.39.971
9	사사키 코타 / 인제오토피아	25	37.40.186
10	정의철 / DM레이싱	25	37.43.933
11	필립 영 / 인제오토피아	25	38.06.003
12	남기문 / 원레이싱	25	38.10.554
13	한민관 / 록타이트 HK레이싱	25	38.21.371
14	최장한 / 록타이트 HK레이싱	25	38.29.455
15	전대은 / 서한퍼플모터스포트	24	38.35.377
DNF	박재범 / 록키	10	16.41.629
DNF	알렉스 / 쉐라이트인디고	3	6.08.925

## 제네시스 쿠페 제4전

순위	드라이버 / 팀	랩	기록
1	오일기 / 쉐라이트인디고	25	26.09.648
2	정의철 / DM레이싱	25	26.12.081
3	김중군 / 아트라스BX	25	26.16.698
4	이승진 / 채널A레이싱	25	26.17.206
5	최명길 / 쉐라이트인디고	25	26.20.079
6	조항우 / 아트라스BX	25	26.22.378
7	전대은 / 서한-퍼플	25	26.22.569
8	최장한 / 록타이트 HK레이싱	25	26.56.108
9	장현진 / 서한-퍼플	24	26.50.415
DNF	이문성 / 바보몰	-	1.17.477
DNF	최성익 / 록타이트 HK레이싱	-	1.21.444
DNF	황진우 / 인제오토피아	-	1.27.782
DNF	타초야 타니가와 / 인제오토피아	-	-
DNF	조성민 / 채널A레이싱	-	-

## 제네시스 쿠페 제5전

순위	드라이버 / 팀	랩	기록
1	최명길 / 쉐라이트인디고	25	36.38.604
2	장현진 / 서한퍼플모터스포트	25	36.43.330
3	전대은 / 서한퍼플모터스포트	25	36.43.761
4	이승진 / 채널A레이싱	25	36.52.155
5	조항우 / 아트라스BX	25	36.53.108
6	오일기 / 쉐라이트인디고	25	36.54.152
7	정의철 / DM레이싱	25	36.54.721
8	김중군 / 아트라스BX	25	36.55.235
9	제임스 리 / DM레이싱	25	37.15.056
10	필립 영 / DM레이싱	25	37.15.742
11	아오키 타카유키 / 인제오토피아	25	37.22.496
12	김태현 / 인제오토피아	25	37.28.089
13	이문성 / 바보몰레이싱	25	37.31.740
14	황진우 / 인제오토피아	25	37.34.312
15	최장한 / 록타이트 HK레이싱	25	37.36.171
16	한민관 / 록타이트 HK레이싱	25	38.01.436
17	최성익 / 록타이트 HK레이싱	25	38.05.295
18	조성민 / 채널A레이싱	22	36.45.504

## 제네시스 쿠페 제6전

순위	드라이버 / 팀	랩	기록
1	김중군 / 아트라스BX	25	36.37.503
2	조항우 / 아트라스BX	25	36.38.672
3	정의철 / DM레이싱	25	36.42.008
4	아오키 타카유키 / 인제오토피아	25	36.50.259
5	이승진 / 채널A레이싱	25	36.57.593
6	장현진 / 서한퍼플모터스포트	25	37.01.659
7	최명길 / 쉐라이트인디고	25	37.06.972
8	제임스 리 / DM레이싱	25	37.11.696
9	필립 영 / DM레이싱	25	37.12.612
10	오일기 / 쉐라이트인디고	25	37.35.843
11	한민관 / 록타이트 HK레이싱	25	37.52.669
12	최성익 / 록타이트 HK레이싱	24	36.44.350
13	황진우 / 인제오토피아	24	36.53.023
14	이문성 / 바보몰레이싱	23	36.55.985
DNF	김태현 / 인제오토피아	17	26.40.436
DNF	조성민 / 채널A레이싱	13	19.55.040
DNF	최장한 / 록타이트 HK레이싱	2	4.23.998
실격	전대은 / 서한퍼플모터스포트	25	36.51.914

## 제네시스 쿠페 제7전

순위	드라이버 / 팀	랩	기록
1	조항우 / 아트라스BX	25	40.25.549
2	정의철 / DM레이싱	25	40.25.865
3	최명길 / 쉐라이트인디고	25	40.29.231
4	장현진 / 서한퍼플모터스포트	25	40.31.632
5	오일기 / 쉐라이트인디고	25	40.32.166
6	전대은 / 서한퍼플모터스포트	25	40.44.960
7	김중군 / 아트라스BX	25	40.46.277
8	김동은 / 인제오토피아	25	40.59.139
9	이문성 / 바보몰레이싱	25	40.59.345
10	최장한 / 록타이트 HK레이싱	25	41.15.953
11	최성익 / 록타이트 HK레이싱	25	41.36.076
12	전난희 / 팀챔피언스	25	41.42.424
13	조성민 / 채널A레이싱	20	41.01.908
DNF	제임스 리 / DM레이싱	23	39.38.934
DNF	필립 영 / DM레이싱	-	-
DNF	김태현 / 인제오토피아	-	-
DNF	한민관 / 록타이트 HK레이싱	-	-
DNF	석동빈 / 채널A레이싱	-	-



# 장주석, 드리프트전서 짜릿한 챔피언 등극



## 5개 종목 15개 클래스로 펼쳐져

코리아 모터스포츠 통합대전으로 문을 연 2012년 한국 DDGT 챔피언십은 전남 영암 코리아 인터내셔널 상설트랙에서 6차례 치렀다. 15개 클래스에 160여명이 참가해 치른 대회에서 국내 드리프트 정상 한국-D클래스 챔피언 타이틀은 장주석이 거머쥐었다. GT300/ST300 통합전에서는 송혁진과 박규승이 각각 클래스 우승컵의 주인공이 되었고, 신재욱과 윤병식은 ST200/ST100 랭킹 1위에 올랐다.

한국타이어의 공식후원으로 7년째를 맞이한 DDGT 챔피언십은 드리프트와 선착순 방식으로 순위를 겨루는 슈퍼·그랜드투어링, 한 바퀴 랩타임(한 바퀴 도는데 걸리는 시간)으로 결정하는 타임트라이얼, 목표기록을 달성하는 타임챌린지 등 5개 종목 15개 클래스로 펼쳐졌다. 새롭게 선보인 GT종목은 레이싱전용 타이어인 F200(드라이)과 Z207(레인) 모델이 오피셜 타이어로 지정되었다.

2011년 시즌 4전부터 타임챌린지종목을 통해 시범적으로 도입한 '경차레이스'를 보다 발전시켜 스포린트방식의 K1000 클래스를 새롭게 선보였고, ST100과 TT100의 규정을 개정해 경차매니아들의 폭넓은 참여를 유도했다. 드리프트 경기는 한국-D(구 D1)와 벤투스-D(구 D2)로 각각 클래스명칭을 변경하였다.



DDGT 간판클래스인 한국-D 클래스에선 2011년 랭킹2위 장주석(MIND/APG)이 챔피언에 등극하며 포효했다. 닛산 실비아에서 현대 제네시스 쿠페로 경주차를 바꾼 장주석은 개막전에서 2011년 챔프출신 김상진을 제치고 우승컵을 거머쥐며 쾌조의 스타트를 끊었다. 하지만 2, 3전에서 신에 이태호(YR-모비박스)와 소도원(APG) 등에게 허를 찔린 그는 심기일전하여 4전부터 내리 3연승을 거머쥐었다. 특히 최종전에서 팀동료 최형진을 제치고 결승에 진출한 장주석은 최상현을 만나 뛰어난 기량을 선보이며 타이틀을 확정지었다. 매 경기마다 시상대의 주인공이 바뀐 벤투스D에서는 김화섭(아틀레이싱)이 최종 승자가 되었다.

여성드라이버들의 눈부신 활약도 화제였다. 강성미(남동모터스-아우라레이싱)는 드리프트 일반부문 벤투스-D클래스에서 제네시스 쿠페 380을 몰



고 시즌 19위에 오르며 남성드라이버들과의 경쟁에서도 꾸준한 순위 상승을 보였다.

무관에 그치던 GT300 클래스의 송혁진(달비레이싱)이 시즌 6라운드 1위에 오르며 극적으로 챔피언에 등극했다. GT300에서는 7그리드에서 출발한 신은광이 1랩 뒤 3위로 올라서더니 17랩째 대열선두에 나서며 5전에 이어 연승가도를 달렸다. 그러나 결승이 끝난 뒤 신은광은 규정위반으로 인한 페널티를 받고 실격처리되었다. 이에 따라 예선 2위 송혁진이 최종 우승과 동시에 GT300 챔피언 타이틀을 차지했다. 반면 아우라레이싱-남동모터스의 배선환은 1전, 3전, 4전 등 3승을 거두었지만 최종전에서 리타이어해 타이틀을 놓쳤다. 시즌 2라운드에서는 가수인 알렉스(성우오토모티브인디고)가 우승컵을 안아 눈길을 끌었다.

ST300의 경우 김성현과 윤준한의 접전이었다. 개막전에서 예선1위 박경준이 경주차에 화재가 발생하는데 이어 결승에선 선두자리를 지키던 윤준한(팀 존슨)이 3랩을 남겨두고 리타이어하면서 김성현(하나레이싱/블스원레이싱)이 행운의 우승자가 되었다. 하지만 윤준한은 2전에서 우승으로 반격에 나서 개막전의 불운을 설욕했으며 4전에서도 시상대 정상에 섰다. 3전과 5전의 주인공은 김성현이 되었고, 6라운드 포디엄 드라이버는 박규승, 윤준한, 김성현이 되었다. 폴시터 박규승은 첫랩에서 3위로 밀려났으나 2랩째 다시 예선순위를 되찾은 뒤 쾌속행진을 거듭했다. ST300 2, 3위는 윤준한과 김성현. 그러나 5라운드에서 여유있게 선두

를 지킨 김성현이 ST300 챔피언 타이틀을 가져갔다.

ST200 2전에서 개막전 우승자 최성훈(팀 존슨)이 피트를 통과해야 하는 핸디캡에도 불구하고 1위에 올랐다. ST100에선 예선1위의 박선호(RT+로직)가 1위를 차지했다. ST200과 ST100 클래스 3전에선 신상욱(튜넥스)과 박선호(RT+로직)가 각각 우승했다. 두 선수 모두 지난 대회입상에 따른 피트스루 핸디캡을 적용했지만 우승엔 지장이 없었다.

ST200 4전 주인공은 최성훈이었다. ST100에선 차체무게 미달로 실격을 당했던 남병희(정인레이싱)가 94kg의 웨이트 페널티를 더하고도 가장 먼저 결승선을 지났다. ST200 최종전의 시상대를 밟은 드라이버는 신재욱, 박철민, 최유관이고, ST100에서는 윤병식, 이동현, 이기열이 1~3위 트로피를 차지했다.

K1000 클래스는 기상악화로 인해 노면상태가 좋지않아 2랩을 줄여 10랩으로 단축된 개막전에선 팀365-원의 이대희가 우승컵을 안는데 이어 2전에서도 폴투원을 달성했다. 이 부문 유일한 여성드라이버인 박성연(팀365-원)은 첫 출전임에도 2라운드 2위에 이어 4라운드에서는 폴투원으로 경기를 마쳤다. 3전에서는 3연패를 노리던 이대희가 부진했던 반면 이호욱(팀365-원)이 우승컵을 들어올렸다. 이호욱은 같은 팀 조승태에게 한 차례 선두를 뺏기기도 했으나 7랩에서 잡은 승기를 끝까지 지켰다. 최종전은 전인호의 폴투원 무대였고, 5전부터 신설된 NT500 우승컵은 김수에게 돌아갔다.



# 6개 RV와 9개의 승용클래스 등 15개 종목으로 운영



## 대회명 변경하고 승용부문 확대하여 새출발

넥센타이어가 후원한 RV대회인 넥센타이어 스피드레이싱대회는 전남 영암서킷에서 5라운드로 치러졌다. 승용부문을 확대해 6개 RV와 9개의 승용클래스 등 총 15개 종목으로 운영되었다. 인기종목인 SGT클래스에서는 이승우(RT+로직)가 생애 첫 챔피언에, GT-300 클래스에선 최선우(오렌지개러지)가 초대챔피언에 올랐으며 민수홍(디원스펙)은 시리즈 포인트 15점차로 준우승을 차지했다.

2006년부터 대회를 치러 국내 최대 RV, SUV 레이싱대회로 주목을 받아온 넥센타이어 RV챔피언십이 2012년 시즌에 '넥센타이어 스피드레이싱'으로 재출범했다. 넥센타이어가 7년째 타이틀스폰서로 참여하고 있는 이 대회는 우리 주변에서 친숙하게 볼 수 있는 RV/SUV와 고출력의 승용박스카의 박진감 넘치는 대회로 순위경쟁과 랩타임단축을 통해 선수의 기량과 튜닝기술을 알리는 자동차경주대회다.

3월18일 개막전을 시작으로 9월까지 총 5라운드 경기의 전남 영암의 코리아인터내셔널 서킷에서 치러졌는데 승용부문을 확대한 것이 가장 큰 특징이다. 지난 6년간 진행해 온 기존 넥센타이어 RV챔피언십대회에서도 일부 디젤승용부문이 진행되긴 했으나 상대적으로 비중이 높진 않았다. 2011년 대회 마지막 두 라운드에서 승용클래스를 확대 시범운영



하며 참가자들의 폭을 넓혀왔다.

이로써 새로 출범한 넥센타이어 스피드레이싱은 RV, SUV클래스와 승용클래스 두 개의 큰 축을 중심으로 진행되었다. 6개 RV와 9개의 승용클래스 등 총 15개 종목으로 운영되며 스피드레이싱의 꽃이라 할 수 있는 RV클래스의 SGT와 승용의 GT300, 200은 스프린트레이스로 진행되었다. RV클래스엔 쌍용 코란도C, 기아 스포티지R, 현대 투싼 ix 등이 참가했고 GT클래스에는 제네시스 쿠페, 닛산 GTR, BMW M3 등 국내외 완성차업체 대표차들이 참가해 대회를 더욱 빛냈다.

총 155명이 출사표를 던진 개막전에선 이승우(로직)와 염승훈(팀대인저) 등이 우승컵을 안았다. 이승우는 대회 최고 인기종목인 SGT클래스에서 결승 25랩을 가장 빨리 통과하며 스포티지R을 몰고 나선 디펜딩 챔피언인



이동호(샤프카레이싱)를 제쳤다. 이동호는 새 애마인 코란도C로 레이스 내내 선두를 달리다 17랩에서 리타이어하며 개막전 우승을 놓쳤다. 승용클래스 중 가장 많은 선수가 참가한 타임트라이얼(TT) 클래스에선 염승훈(팀데인저/로직)이 BMW M3로, 정주섭(팀천안샤프카)이 라세티 프리미어로 각각 TT-A와 TT-200 우승을 차지했다. 제네시스 쿠페를 몬하데일(오렌지개러지)은 TT-300 클래스 우승컵을 거머쥐었다. 4월22일 치러진 2라운드 SGT부문에선 이동호가 1전에서의 부진을 만회하며 폴투피니시로 우승을 차지했다. 이날 이동호의 코란도C 경주차가 기대이상의 성능을 보여줘 첫 승을 거둘 수 있었다. 2위는 투싼 ix로 출전한 안찬혁(짜세레이싱), 3위는 이선호(팀코란도C)가 차지했으며, 개막전 우승자인 이승우는 예선 8위, 결승 6위의 다소 부진한 성적으로 경기를 마쳤다. 닛산 GTR, 현대 제네시스 쿠페, 스바루 임프레자 등으로 경합을 벌인 GT클래스에선 민수홍(디원스팩)이 GT-300(최고출력 300마력 이하)에서, GT-200(최고출력 200마력 이하)은 김승재(하나레이싱/불스원)가 각각 우승을 차지했다. 시리즈 3라운드에서는 문은일과 민수홍이 아마추어 최고의 레이서가 되었다. 문은일(천안샤프카)은 SGT클래스에서 2전 우승자인 이동호를 제치고 가장 먼저 피니시라인을 통과해 시즌 첫 우승컵을 안았다. 승용부문 최고 클래스인 GT-S에서는 조현(팀GTR클래스)이 총 22랩을 가장 먼저 완주해 우승컵을 거머쥐었고, GT300 클래스에선 민수홍(D1스팩

레이싱)이 마지막 2랩을 남기고 역전승을 거두었다. 특히 민수홍은 타임트라이얼클래스인 TT 클래스의 최고 클래스인 TT300 클래스에서도 우승을 안아 2관왕에 올랐다. 후반기 첫 경기인 4라운드에서는 임창규(코브라레이싱)가 SGT클래스 첫 우승을 차지했다. 결승에서 상위랭커들이 핸디캡타임을 소진하는 사이 예선 8위에서 입상권까지 진입했던 임창규는 경기후반에 선두까지 추월해 우승을 차지했다. 승용 GT-300 클래스에선 최선우(오렌지개러지)가 1위로 골인하는 깜짝쇼를 연출한 반면, 선두를 달리던 샤프카의 이동호는 연료부족으로 결승 5랩을 남겨두고 레이스를 포기해 희비가 엇갈렸다. 시즌 최종전인 제5전은 12개 클래스에 서킷 최대 수용 참가인원인 250명이 참가했으며 비가 내리는 곳은 날씨에도 불구하고 2,000여명의 관람객이 몰렸다. 대회결과 GT-300 클래스에서는 최선우(오렌지개러지)가 시리즈 초대 챔피언이 되었으며, 민수홍(디원스팩)은 최선우와 시리즈 포인트 15점차로 준우승을 차지했다. 최고 인기종목인 SGT 클래스에서는 이승우(RT+로직)가 생애 첫 시리즈 챔피언에 올랐다. 이승우는 시리즈 포인트 선두를 달리던 문은일(팀천안샤프카)과 4점차였으나 최종전에서 포인트 역전을 하며 챔피언의 영광을 안았다. 한편 그동안 쌍용차의 코란도C, 카이런, 액티언 등이 강세였던 'SGT클래스'에 최초로 기아차 모델인 스포티지R이 챔피언 RV모델로 등극하며 눈길을 끌었다.



# 모터스포츠의 꽃뿌리 카트열기 '후끈'

## 서울, 파주, 광주 등을 오가며 6경기 개최

경기는 파주스피드파크와 카트랜드, 잠실카트장 외에 지난해 처음 오픈한 전남 영암서킷 상설경기장 등을 오가며 6전으로 치러졌다. 클래스는 로탁스 맥스, 로탁스 마스터, 아마하 선수권, 아마하 신인, 주니어통합전 등 5개 종목으로 최고종목인 로탁스 맥스클래스에서는 서주원이 시즌 3승을 거두며 타이틀을 거머쥐었다.

한국자동차경주협회(KARA)가 공인하고 내추럴펠리스(로탁스코리아)가 주최한 코리아카트챔피언십대회는 모터스포츠의 꽃뿌리인 카트(KART)경기로 청소년에서 중장년층에 이르는 폭넓은 계층의 아마추어 드라이버들이 참가했다. 3월11일 경기도 파주스피드파크에서 열린 개막전을 시작으로 파주 카트랜드, 전남 영암서킷 상설경기장과 잠실카트장을 오가며 모두 6라운드로 치러졌다.

개막전엔 로탁스 맥스, 로탁스 마스터, 아마하, 아마하 신인, 주니어통합전 등 5개 종목에 51명이 출전했다. 최근 10년사이 열린 카트대회로는 최고 규모의 대회였다. 대회 주인공은 로탁스 맥스(125cc) 클래스 우승자인 서주원(피노카트). 결승에서 트랙 20바퀴를 16분30초538에 주파해 라이벌 김재현(BHR)을 7초차로 제치고 가장 먼저 결승선을 통과했



다. 이로써 서주원은 2011년에 이어 3회 출전 연속 우승컵을 들어올렸다. 로탁스 맥스는 지난 2009년 신설된 클래스로 국내에서 가장 빠른 속도와 수준높은 차체기술이 적용되는 최고클래스의 레이스다. 로탁스 마스터와 주니어는 각각 유형민, 김민규(이상 몬스테)가 우승을 차지했다. 아마하 선수권전은 러시아선수 알렉세이(피노카트), 아마하 신인전 박성현(BHR), 아마하 주니어 장의익(카티노)이 각각 클래스 우승컵을 안았다. 4월8일 파주 카트랜드에서 치러진 시즌 2라운드는 총 45명이 참가해 개막전 51대에 이어 두 경기 연속 40명 이상이 출사표를 던졌다. 최고종목인 로탁스 맥스부문에선 개막전 2위인 김재현이 가장 먼저 피니시라인을 통과해 시즌 첫승을 거뒀고, 7연승을 노리던 피노카트의 서주원은 2위로 들어왔다.



5월13일 파주스피드파크에서 치러진 시즌 세 번째 대회에서는 서주원이 다시 우승컵의 주인공이 되었다. 1km 코스를 20바퀴 도는 로타스 맥스 클래스 결승레이스에서 15분30초806을 기록하며 2위 김진수(그리핀모터스)를 11초차로 제쳤다. 이로써 서주원은 개막전에 이어 시즌 2승째를 거두었으며 국내 로타스 맥스클래스 사상 최다승수(7승)를 기록했다.

김진수는 자신의 시즌 최고성적인 2위를 기록했고 2012년에 상위종목으로 올라간 이충석(카티노)은 세 경기만에 시상대 마지막 자리진입에 성공했고, 2전 우승자 김재현은 4위에 그쳤다. 5위는 최정환(카트벨리), 6위 김택준(피노카트)은 앞서 열린 히트2 결승에서 경주차가 타이어배리어에 부딪쳐 몸이 공중에 뜨는 사고에도 불구하고 부상투혼을 발휘했다.

야마하(100cc) 선수권전(총 15랩)은 피노카트의 전찬욱이 러시아드라이버 알렉세이(카티노)의 3연승을 저지하며 우승을 차지했다. 전찬욱은 마지막 랩 마지막 코너서 앞선 알렉시와 김강두(스피드파크)가 접전을 펼치며 실수한 틈을 타 선두인 두 대를 제치고 극적인 드라마를 만들어냈다. 2위와는 불과 0.116초차로 극적인 역전승이다. 2위는 올해 데뷔해 시즌 세 경기만에 2위에 오른 김강두가 차지했고, 김강두와 접전을 펼쳤던 알세이가 선두와 0.6초차로 3위를 했다.

야마하 신인전은 조희망(피노카트)이 시즌 3승을 거뒀다. 2위는 권구현(피노카트), 3위는 쇼트트랙 금메달리스트 출신의 여성드라이버 최은경이 데뷔 3경기만에 3위로 입상하는 저력을 보여줬다. 로타스 마스터(125cc, 만 32세 이상 출전)는 이민철(피노카트)이 우승을 차지했고 우주식(드림레이서)과 장세현(레전드)이 각각 2, 3위에 올랐다. 만 17세 이하 클래스에서는 로타스 주니어 장의익(카티노), 야마하 주니어 박준서(록키)가 각 클래스 우승을 차지했다.

6월10일 열린 시즌 4전 역시 파주스피드파크에서 치러졌다. 이날 로타스 맥스클래스에서 김재현(BHR)은 피노팀 라이벌 김택준을 0.540초 차이로 따돌리고 제일 먼저 피니시라인을 통과해 시즌 2승 트로피를 거머쥐었다. 로타스 마스터 1위는 이민철(피노카트)이, 로타스 주니어클래스에서는

최정원(레전드)이 시상대 정상에 올랐고, 야마하 신인전 1~3위 트로피는 조희망(피노카트), 이정민(드림레이서), 안찬수(스피드파크)가 차지했다.

이밖에 야마하선수권 우승자는 알렉세이(카티노)가 되었다. 타임트라이얼과 히트1, 15랩 결승 내내 선두를 놓치지 않은 알렉세이는 김강두(스피드파크)의 도전을 뿌리치고 폴투피니시하며 시즌 3승을 일구었다. 3전 우승자 전찬욱(피노카트)은 3위에 머물렀으나 히트1 8위를 해 마지막 그리드에서 출발한 뒤 거둔 성과인만큼 향후 선두그룹에서 경쟁할만한 기량을 유감없이 보여주며 다음 경기를 기약했다.

4라운드 우승자 김재현(BHR)은 시즌 다섯 번째 경기에서도 라이벌 김택준(피노카트)을 간발의 차이로 제치고 2연속 폴투피니시를 하며 2전과 4전 우승에 이어 시즌 세 번째 우승을 일구었다. 김택준은 앞서 치른 타임트라이얼과 히트1/2에서 모두 1위를 기록하는 등 여름에 강한 면모를 보이며 시즌 최고의 기량을 발휘했다. 이날 경기는 낮 최고기온 39도로 노면 온도가 55도까지 올라가는 폭염 속에 치러졌다.

두 달간 휴식을 끝낸 선수들은 9월9일 시즌 6라운드를 위해 전남 F1 카트경기장으로 향했다. 새롭게 개장한 F1 카트경기장 오픈기념레이스이기도 한 이날 경기에는 5개 클래스에 37명이 참가해 순위대결을 펼쳤다. 첫 레이스에서 서주원은 KKC 정상 로타스 맥스클래스를 완벽하게 제압했고, 히트1 8위 김학겸은 여섯계단 상승한 2위로 팀 원투를 일구었다.

로타스 마스터클래스에서는 이민철(피노카트)이 우승컵을 들어올렸다. 이밖에 야마하 선수권 결승에서는 가톨릭상시대 소속 한주호가 빛나는 역전드라마를 연출했고,

9명이 결승을 벌인 야마하 신인전 포디엄에는 권구현(피노카트), 문윤경(피노카트), 이정민(DR)이 올라가 플래시 세례를 받았다.







# 세바스찬 페텔, 최연소 트리플 챔피언 등극

## 2012 World Motorsports F1 GRAND PRIX

시리즈는 사상 처음으로 20라운드의 레이스가 펼쳐졌고, 시즌 초반 뜨거웠던 접전과 예측불허의 승부는 최종전까지 이어진 페텔과 알론소의 맞대결로 마무리되었다. 시즌 초반 그랑프리마다 새로운 우승자의 탄생은 F1의 역사에 남게 되었고, 사상 최연소 트리플 챔피언의 탄생으로 끝을 맺은 2012년 시즌은 여러가지 기록들을 양산해내며 처음부터 끝까지 팬들을 흥분시켰다.



### 레드불, 3년연속 컨스트럭터 타이틀 획득

2012년 F1은 시작부터 열띤 경쟁이 펼쳐졌다. 예선에서 누가 톱10에 드는 랩타임을 기록할지 알 수 없는 접전이 매 경기 이어지는 가운데, 첫 5경기에선 서로 다른 다섯 팀에서 서로 다른 다섯 명의 드라이버가 우승을 차지하는 대접전이 펼쳐졌다. 하지만 전통의 강호 페라리는 퍼포먼스 부족으로 고전을 면치 못했고, 지난 두 시즌 타이틀을 휩쓸었던 레드불 역시 새로운 규정변화에 대한 대응이 뒤처지면서 선두경쟁에서 밀려났다. 반면 맥라렌은 시즌 초반의 절대강자로 군림했으며 특히 루이스 해밀턴의 경우 첫 5경기의 예선에서 1, 2위의 성적을 거두었다. 중위권 팀들의 약진도 눈에 띄었다. 특히 자우버의 페이스가 예사롭지 않은 가운데 페레즈는 2전 말레이시아에서 페라리의 페르난도 알론소를 위협하는 놀라운 퍼포먼스로 2위를 기록했고, 메르세데스는 중국에서 폴포지션(PP)을 차지한데 이어 결승레이스에선 2010년 팀창단 이

후 첫 우승컵을 거머쥐기도 했다. E20 역시 로터스에게 5라운드까지 세 차례의 포디움 피니시를 선물했고, 포스인디아와 토로 로소까지 상위권을 위협하는 모습을 보이며 시즌 초반은 혼전이 이어졌다.

시즌 초반 5명의 우승자가 나온 5라운드까지의 기록에서는 4명의 드라이버가 종합선두를 주고 받은 끝에 페텔이 선두를 차지했다. 컨스트럭터 부문에서는 레드불이 꾸준한 포인트 획득으로 맥라렌을 제치고 선두로 올라섰다. 시즌 초반에 어려움을 겪던 페라리는 스페인그랑프리부터 업데이트의 성과가 조금씩 확인되었으며 모나코부터는 상위권 팀다운 모습을 되찾기 시작했다. 유럽그랑프리를 제외하곤 알론소와 마사가 예선에서 톱10 진입에 성공한 페라리는 결승레이스에서도 좋은 성적을 거두며 확실하게 부활에 성공한 모습을 보였다.

페라리가 부활해 부진의 늪을 탈출하는 동안 맥라렌, 특히 버튼의 심각한 부진은 대조적인 모습을 보여줬다. 개막전 1위에서 시작한 버튼의 순위는 캐나다그랑프리 끝난 뒤엔 8위까지 곤두박질쳤다. 페텔과 해밀턴에게도 불운이 엄습했는데, 종합순위에서 최상위권을 유지하던 페텔은 유럽그랑프리에서 '얼터네티'에 이상이 발생하면서 리타이어해 타이틀 경쟁에서 큰 타격을 입었고, 해밀턴 역시 말도나도와의 충돌로 포인트권 밖으로 밀려나면서 좋은 기회를

놓치고 말았다. 버튼과 페텔, 해밀턴 등이 뒤쳐진 사이 모나코와 영국에서 우승한 웨버는 알론소에 이어 종합 2위로 뛰어올랐고, 시즌 초중반 네 차례 그랑프리에서 포디움에는 한 차례밖에 오르지 못했지만 꾸준한 포인트 획득을 이어간 라이코넨은 종합 5위까지 끌어올렸다.

시즌 초반 5명의 드라이버에 이어 웨버와 해밀턴까지 우승자로 이름을 올려 개막전 이후 7명의 서로 다른 드라이버가 우승을 차지하던 혼전은 8라운드에서 알론소가 시즌 두 번째 우승을 차지하면서 조금씩 정리되는 양상이었다. 아울러 레드불, 페라리, 로터스, 맥라렌의 4강팀은 중위권 팀들과의 격차를 벌이기 시작했다. 특히 로터스가 페라리, 맥라렌과 어깨를 나란히 한 것은 주목할만하다. 또한 많은 변수가 작용하며 극적인 승부가 연출된 유럽그랑프리에서 슈마허가 2010년 복귀 이후 처음이자 마지막으로 포디움 피니시에 성공했다.

시즌 전반기에 여러 가지 이유들이 뒤엉키면서 부진의 늪에 빠졌던 맥라렌은 후반기로 접어들며 빠르게 반등을 시도했는데, 버튼에게서 시작되었다. 버튼은 독일에서 2위로 포디움에 등극해 앞서 6차례의 그랑프리에서 최고성적 8위에 불과했던 긴 슬럼프에서 확실히 벗어나는데 성공했다.

버튼의 포디움 피니시를 계기로 약진을 시작한 맥라렌은 전반기 최종전인 헝가리부터 시작해

후반기 벨기에와 이태리그랑프리에서 폴투윈을 차지하면서 다시 한 번 최강팀 자리에 복귀했다. 반면 영국과 독일그랑프리에서 연속 폴포지션으로 기세가 올랐던 페라리와 알론소는 헝가리부터 어려운 레이스를 이어갔다. 레드불 역시 만만치 않은 시기를 보냈는데 독일과 헝가리에선 예선에서의 강세를 결승레이스로 이어가지 못하고, 벨기에와 이태리에서는 전통적인 레드불의 약세가 다시 한 번 확인되었다. 오히려 이 기간 로터스는 헝가리에서 시즌 두 번째 더블포디움 피니시와 라이코넨의 세 그랑프리 연속 포디움 피니시 등으로 꾸준한 페이스를 보여줬다. 이태리그랑프리를 끝으로 유럽에서의 모든 레이스가 종료된 시점에서 알론소는 2위 해밀턴을 37점차로 앞서며 6경기 연속 종합선두를 유지하고 있었고, 라이코넨에 이어 4위까지 순위가 떨어진 페텔은 부담감을 안고 아시아시리즈를 위해 비행기에 올랐다. 경쟁의 무대가 아시아로 옮겨진 뒤 각 팀과 드라이버간의 경쟁구도는 완전히 뒤바뀌고 말았다. 시즌 초반과 중반 맥라렌과 페라리가 1위 자리를 주고받았다면 시즌 후반으로 접어든 시점의 최강자는 레드불이었다. 싱가포르에서 폴시터 해밀턴을 제치고 페텔이 우승을 차지한 것을 기점으로 상승세를 탄 레드불은 이후 일본, 한국, 인도그랑프리에서 연속으로 폴투윈을 거머쥐면서 시즌 처음으로 페이스를 이끄는 팀이 되었다. 특히 페텔은 4경기 연속으로 우승을 차지하면서 한국그랑프리를 기점으로 종합선두를 탈환하는데 성공했다. 반면 페라리는 여러가지 이유로 기대했던 성적을 거두지 못하고, 일본에서 알론소의 리타이어는 타이틀 경쟁에 치명적인 영향을 주고 말았다.

시즌 전반기와 확연하게 달라진 모습을 보인 것은 페텔 뿐이 아니었다. 헝가리부터 연속 포인트 피니시행진을 시작한 마샤는 일본에서 2년 만에 처음으로 시상대에 오르는 기쁨을 누렸고, 17라운드까지의 성적만으로 따졌을 때 4승을 올린 페텔과 1점 앞선 버튼을 제외하곤 가장 많은 포인트를 획득하면서 페라리의 컨스트럭터 부문 순위상승의 주역이 되었다.

일본에서는 홈그랑프리에 나선 고바야시 역시 주목할만한 성적을 냈다. 자신의 첫 포디움 피니시를 홈그라운드에서 장식한 것은 물론 일본인 드라이버로는 두 번째로 일본그랑프리 포디움에 올랐다. 한편 시즌 중반까지 꾸준함으로 타이틀 경쟁을 이어왔던 로터스와 라이코넨은 시즌 중반부터 시도한 업데이트가 충분한 성과를 거두지 못하면서 기대이하의 성적을 보여줬고, 결국 타이틀 도전의 꿈을 일찌감치 접어야 했다.

인도에서 페텔이 4연승을 거둬 싱거운 결말이 되는 것으로 예상되었던 2012년 시즌은 마지막 3경기에서 화려한 승부를 연출했다. 아부다비에서는 다시 정상의 스피드를 회복한 맥라렌과 해밀턴이 폴포지션을 차지하고 여유있게 레이스를 지배하는 듯했지만 예상치 못한 사고와 해밀턴의 리타이어, 세이프티카 상황 등 여러가지 변수가 복합적으로 작용한 끝에 라이코넨의 F1 복귀 후 첫승이라는 결실을 얻었다. 특히 아부다비에서 또 하나의 극적인 장면이 연출되었다. 예선에서 연료규정위반으로 최하위 그리드로 밀려나 공여지책으로 피트레인 스타트를 선택한 페텔이 우여곡절끝에 3위로 포디움 피니시에 성공한 사건인데 아부다비에서 2위를 차지한 알론소에게 1위를 내주거나 많은 포인트



의 추격을 허용하지 않은 페텔은 타이틀 경쟁에서 계속해서 우위에 설 수 있었다.

미국에서도 드라마는 이어졌다. 페텔과 해밀턴은 열띤 경쟁을 펼쳤는데, 예선에서 앞서며 유리한 고지를 선점했던 페텔은 결승레이스 페이스에서 앞선 해밀턴에게 추월을 허용했다. 5년 만에 돌아온 미국에서의 우승이자 맥라렌에서의 마지막 우승을 차지한 해밀턴이 타이틀 경쟁과 관계없이 밝게 웃은 반면 페텔이나 알론소로서는 마음 편할 수 없었다. 한편 미국그랑프리 결과 레드불은 3년 연속 컨스트럭터 챔피언 타이틀 획득에 성공해 팀창단 8년만에 페라리와 맥라렌, 윌리엄즈에 이은 대기록을 세웠다. 첫 랩부터 페텔이 사고에 휘말리고 머신이 파손되는 변수가 생겼고, 비로 인해 트랙상황이 급변하는 가운데 수많은 피트스톱과 리타이어가 이어져 결과를 예측할 수 없었던 브라질에서는 레이스 결과가 모두 정해지지는 순간까지 긴장을 늦출 수 없었다. 결국 페텔이 3점차로 챔피언타이틀 획득을 확정지었고 알론소는 2010년과 마찬가지로 다시 한 번 고배를 마셨다. 고별전에 나선 슈마허가 7위로 나름 의미있는 성적을 거두는 등 이야기거리가 유난히 많았던 시즌 최종

전은 컨트롤을 잃은 휠켄버그 때문에 리타이어한 해밀턴의 뒤를 이어 선두로 나선 버튼의 우승으로 막을 내리면서 맥라렌에게는 희망적인 마지막 레이스가 되었다. 페라리 역시 컨스트럭터 타이틀을 차지했던 2008년 시즌 이후 최고의 팀성적인 2위로 시즌을 마감하게 되면서 유종의 미를 거뒀다.

### 2012년 F1 컨스트럭터즈 챔피언십 결과

순위	팀 명	득점
1	레드불	460
2	페라리	400
3	맥라렌	378
4	로터스	303
5	메르세데스	142
6	자우버	126
7	포스인디아	109
8	윌리엄즈	76
9	STR	26
10	케이터햄	0
11	마루시아	0
12	HRT	0

### 2012년 F1 드라이버즈 챔피언십 결과

순위	드라이버 / 팀	득점
1	S. 페텔 / 레드불	281
2	F. 알론소 / 페라리	278
3	K. 라이코넨 / 로터스	207
4	L. 해밀턴 / 맥라렌	190
5	J. 버튼 / 맥라렌	188
6	M. 웨버 / 레드불	179
7	F. 마사 / 페라리	122
8	R. 그로장 / 로터스	96
9	N. 로즈버그 / 메르세데스	93
10	S. 페레스 / 자우버	66
11	N. 휠켄버그 / 포스인디아	63
12	K. 고바야시 / 자우버	60
13	M. 슈마허 / 메르세데스	49
14	P. 디 레스타 / 포스인디아	46
15	P. 말도나도 / 윌리엄즈	45
16	B. 세나 / 윌리엄즈	31
17	J.E. 베르뉴 / STR	16
18	D. 리카르도 / STR	10
19	V. 페트로브 / 케이터햄	0
20	T. 글락 / 마루시아	0
21	C. 픽 / 마루시아	0
22	H. 코발라이넨 / 케이터햄	0
23	J. 담브로시오 / 로터스	0
24	N. 카디키안 / HRT	0
25	P. 드 라 로사 / HRT	0



### 제1전 호주그랑프리 결과

순위	드라이버 / 팀	랩	기록
1	J. 버튼 / 맥라렌	58	1.34.09.565
2	S. 페텔 / 레드불	58	+2.1
3	L. 해밀턴 / 맥라렌	58	+4.0
4	M. 웨버 / 레드불	58	+4.5
5	F. 알론소 / 페라리	58	+21.5
6	K. 고바야시 / 자우버	58	+36.7
7	K. 라이코넨 / 로터스	58	+38.0
8	S. 페레스 / 자우버	58	+39.4
9	D. 리카르도 / 토로 로스	58	+39.5
10	P. 디 레스타 / 포스인디아	58	+39.7

※ 기록은 시간, 분, 초, 1000분의 1초.  
2위 이하는 1위와의 시차(초, 10분의 1초)  
(3월18일 호주 앨버트파크, 1주 5.303km, 58주)

### 제2전 말레이시아그랑프리 결과

순위	드라이버 / 팀	랩	기록
1	F. 알론소 / 페라리	56	2.44.51.812
2	S. 페레스 / 자우버	56	+2.2
3	L. 해밀턴 / 맥라렌	56	+14.5
4	M. 웨버 / 레드불	56	+17.6
5	K. 라이코넨 / 로터스	56	+29.4
6	B. 세나 / 윌리엄즈	56	+37.6
7	P. 디 레스타 / 포스인디아	56	+44.4
8	J.E. 베르뉴 / STR	56	+46.9
9	N. 휠켄버그 / 포스인디아	56	+47.8
10	M. 슈마허 / 메르세데스	56	+49.9

※ 기록은 시간, 분, 초, 1000분의 1초.  
2위 이하는 1위와의 시차(초, 10분의 1초)  
(3월25일 세팡, 1주 5.543km, 56주)



### 제3전 중국그랑프리 결과

순위	드라이버 / 팀	랩	기록
1	N. 로즈버그 / 메르세데스	56	1.36.26.929
2	J. 버튼 / 맥라렌	56	+20.6
3	L. 해밀턴 / 맥라렌	56	+26.0
4	M. 웨버 / 레드불	56	+27.9
5	S. 페텔 / 레드불	56	+30.4
6	R. 그로장 / 로터스	56	+31.4
7	B. 세나 / 윌리엄즈	56	+34.5
8	P. 말도나도 / 윌리엄즈	56	+35.6
9	F. 알론소 / 페라리	56	+37.2
10	K. 고바야시/자우버	56	+38.7

※ 기록은 시간, 분, 초, 1000분의 1초.  
2위 이하는 1위와의 시차(초, 10분의 1초)  
(4월15일 상하이, 1주 5.451km, 56주)

### 제4전 바레인그랑프리 결과

순위	드라이버 / 팀	랩	기록
1	S. 페텔 / 레드불	57	1.35.10.990
2	K. 라이코넨 / 로터스	57	+3.3
3	R. 그로장 / 로터스	57	+10.1
4	M. 웨버 / 레드불	57	+38.7
5	N. 로즈버그 / 메르세데스	57	+55.4
6	P. 디 레스타 / 포스인디아	57	+57.5
7	F. 알론소 / 페라리	57	+57.8
8	L. 해밀턴 / 맥라렌	57	+58.9
9	F. 마샤 / 페라리	57	+64.9
10	M. 슈마허 / 메르세데스	57	+71.4

※ 기록은 시간, 분, 초, 1000분의 1초.  
2위 이하는 1위와의 시차(초, 10분의 1초)  
(4월22일 바레인, 1주 5.412km, 57주)

### 제5전 스페인그랑프리 결과

순위	드라이버 / 팀	랩	기록
1	P. 말도나도 / 윌리엄즈	66	1.39.09.145
2	F. 알론소 / 페라리	66	+3.1
3	K. 라이코넨 / 로터스	66	+3.8
4	R. 그로장 / 로터스	66	+14.7
5	K. 고바야시 / 자우버	66	+64.6
6	S. 페텔 / 레드불	66	+67.5
7	N. 로즈버그 / 메르세데스	66	+77.9
8	L. 해밀턴 / 맥라렌	66	+78.1
9	J. 버튼 / 맥라렌	66	+85.2
10	N. 휠켄버그 / 포스인디아	66	+1랩

※ 기록은 시간, 분, 초, 1000분의 1초.  
2위 이하는 1위와의 시차(초, 10분의 1초)  
(5월13일 카탈루냐, 1주 4.655km, 66주)

### 제6전 모나코그랑프리 결과

순위	드라이버 / 팀	랩	기록
1	M. 웨버 / 레드불	78	1.46.06.557
2	N. 로즈버그 / 메르세데스	78	+0.6
3	F. 알론소 / 페라리	78	+0.9
4	S. 페텔 / 레드불	78	+1.3
5	L. 해밀턴 / 맥라렌	78	+4.1
6	F. 마샤 / 페라리	78	+6.1
7	P. 디 레스타 / 포스인디아	78	+41.5
8	N. 휠켄버그 / 포스인디아	78	+42.5
9	K. 라이코넨 / 로터스	78	+44.0
10	B. 세나 / 윌리엄즈	78	+44.5

※ 기록은 시간, 분, 초, 1000분의 1초.  
2위 이하는 1위와의 시차(초, 10분의 1초)  
(5월27일 모나코, 1주 3.340km, 78주)

### 제7전 캐나다그랑프리 결과

순위	드라이버 / 팀	랩	기록
1	L. 해밀턴 / 맥라렌	70	1.32.29.586
2	R. 그로장 / 로터스	70	+2.5
3	S. 페레스 / 자우버	70	+5.2
4	S. 페텔 / 레드불	70	+7.2
5	F. 알론소 / 페라리	70	+13.4
6	N. 로즈버그 / 메르세데스	70	+13.8
7	M. 웨버 / 레드불	70	+15.0
8	K. 라이코넨 / 로터스	70	+15.5
9	K. 고바야시 / 자우버	70	+24.4
10	F. 마샤 / 페라리	70	+25.2

※ 기록은 시간, 분, 초, 1000분의 1초.  
2위 이하는 1위와의 시차(초, 10분의 1초)  
(6월10일 질 빌르너브, 1주 4.361km, 70주)

### 제8전 유럽그랑프리 결과

순위	드라이버 / 팀	랩	기록
1	F. 알론소 / 페라리	57	1.44.16.649
2	K. 라이코넨 / 로터스	57	+6.4
3	M. 슈마허 / 메르세데스	57	+12.6
4	M. 웨버 / 레드불	57	+13.6
5	N. 휠켄버그 / 포스인디아	57	+19.9
6	N. 로즈버그 / 메르세데스	57	+21.1
7	P. 디 레스타 / 포스인디아	57	+22.8
8	J. 버튼 / 맥라렌	57	+24.6
9	S. 페레스 / 자우버	57	+27.7
10	B. 세나 / 윌리엄즈	57	+35.9

※ 기록은 시간, 분, 초, 1000분의 1초.  
2위 이하는 1위와의 시차(초, 10분의 1초)  
(6월24일 발렌시아, 1주 5.419km, 57주)



### 제9전 영국그랑프리 결과

순위	드라이버 / 팀	랩	기록
1	M. 웨버 / 레드불	52	1.25.11.288
2	F. 알론소 / 페라리	52	+3.0
3	S. 페텔 / 레드불	52	+4.8
4	F. 마사 / 페라리	52	+9.5
5	K. 라이코넨 / 로터스	52	+10.3
6	R. 그로장 / 로터스	52	+17.1
7	M. 슈마허 / 메르세데스	52	+29.1
8	L. 해밀턴 / 맥라렌	52	+36.4
9	B. 세나 / 윌리엄즈	52	+43.3
10	J. 버튼 / 맥라렌	52	+44.4

※ 기록은 시간, 분, 초, 1000분의 1초.  
2위 이하는 1위와의 시차(초, 10분의 1초)  
(7월8일 실버스톤, 1주 5.891km, 52주)

### 제10전 독일그랑프리 결과

순위	드라이버 / 팀	랩	기록
1	F. 알론소 / 페라리	67	1.31.05.862
2	J. 버튼 / 맥라렌	67	+6.9
3	K. 라이코넨 / 로터스	67	+16.4
4	K. 고바야시 / 자우버	67	+21.9
5	S. 페텔 / 레드불	67	+23.7
6	S. 페레스 / 자우버	67	+27.8
7	M. 슈마허 / 메르세데스	67	+28.9
8	M. 웨버 / 레드불	67	+46.9
9	N. 휠켄버그 / 포스인디아	67	+48.1
10	N. 로즈버그 / 메르세데스	67	+48.8

※ 기록은 시간, 분, 초, 1000분의 1초.  
2위 이하는 1위와의 시차(초, 10분의 1초)  
(7월22일 호켄하임, 1주 4.574km, 67주)

### 제11전 헝가리그랑프리 결과

순위	드라이버 / 팀	랩	기록
1	L. 해밀턴 / 맥라렌	69	1.41.05.503
2	K. 라이코넨 / 로터스	69	+1.0
3	R. 그로장 / 로터스	69	+10.5
4	S. 페텔 / 레드불	69	+11.6
5	F. 알론소 / 페라리	69	+26.6
6	J. 버튼 / 맥라렌	69	+30.2
7	B. 세나 / 윌리엄즈	69	+33.8
8	M. 웨버 / 레드불	69	+34.4
9	F. 마사 / 페라리	69	+38.3
10	N. 로즈버그 / 메르세데스	69	+51.2

※ 기록은 시간, 분, 초, 1000분의 1초.  
2위 이하는 1위와의 시차(초, 10분의 1초)  
(7월29일 헝가로링, 1주 4.381km, 69주)

### 제12전 벨기에그랑프리 결과

순위	드라이버 / 팀	랩	기록
1	J. 버튼 / 맥라렌	44	1.29.08.530
2	S. 페텔 / 레드불	44	+13.6
3	K. 라이코넨 / 로터스	44	+25.3
4	N. 휠켄버그 / 포스인디아	44	+27.8
5	F. 마사 / 페라리	44	+29.8
6	M. 웨버 / 레드불	44	+31.2
7	M. 슈마허 / 메르세데스	44	+53.3
8	J.E. 베르뉴 / STR	44	+58.8
9	D. 리카르도 / STR	44	+62.9
10	P. 디 레스타 / 포스인디아	44	+63.7

※ 기록은 시간, 분, 초, 1000분의 1초.  
2위 이하는 1위와의 시차(초, 10분의 1초)  
(9월2일 스파프랑코르상, 1주 7.004km, 44주)

### 제13전 이탈리아그랑프리 결과

순위	드라이버 / 팀	랩	기록
1	L. 해밀턴 / 맥라렌	53	1.19.41.221
2	S. 페레스 / 자우버	53	+4.3
3	F. 알론소 / 페라리	53	+20.5
4	F. 마사 / 페라리	53	+29.6
5	K. 라이코넨 / 로터스	53	+30.8
6	M. 슈마허 / 메르세데스	53	+31.2
7	N. 로즈버그 / 메르세데스	53	+33.5
8	P. 디 레스타 / 포스인디아	53	+41.0
9	K. 고바야시 / 자우버	53	+43.8
10	B. 세나 / 윌리엄즈	53	+48.1

※ 기록은 시간, 분, 초, 1000분의 1초.  
2위 이하는 1위와의 시차(초, 10분의 1초)  
(9월9일 몬자, 1주 5.793km, 53주)

### 제14전 싱가포르그랑프리 결과

순위	드라이버 / 팀	랩	기록
1	S. 페텔 / 레드불	59	2.00.26.144
2	J. 버튼 / 맥라렌	59	+8.9
3	F. 알론소 / 페라리	59	+15.2
4	P. 디 레스타 / 포스인디아	59	+19.0
5	N. 로즈버그 / 메르세데스	59	+34.7
6	K. 라이코넨 / 로터스	59	+35.7
7	R. 그로장 / 로터스	59	+36.6
8	F. 마사 / 페라리	59	+42.8
9	D. 리카르도 / STR	59	+45.8
10	S. 페레스 / 자우버	59	+50.6

※ 기록은 시간, 분, 초, 1000분의 1초.  
2위 이하는 1위와의 시차(초, 10분의 1초)  
(9월23일 마리나베이, 1주 5.073km, 59주)

### 제15전 일본그랑프리 결과

순위	드라이버 / 팀	랩	기록
1	S. 페텔 / 레드불	53	1.28.56.242
2	F. 마샤 / 페라리	53	+20.6
3	K. 고바야시 / 자우버	53	+24.5
4	J. 버튼 / 맥라렌	53	+25.0
5	L. 해밀턴 / 맥라렌	53	+46.4
6	K. 라이코넨 / 로터스	53	+50.4
7	N. 휠켄버그 / 포스인디아	53	+51.1
8	P. 말도나도 / 윌리엄즈	53	+52.3
9	M. 웨버 / 레드불	53	+54.6
10	D. 리카르도 / STR	53	+66.9

※ 기록은 시간, 분, 초, 1000분의 1초.  
2위 이하는 1위와의 시차(초, 10분의 1초)  
(10월7일 스즈카, 1주 5.807km, 53주)

### 제16전 한국그랑프리 결과

순위	드라이버 / 팀	랩	기록
1	S. 페텔 / 레드불	55	1.36.28.651
2	M. 웨버 / 레드불	55	+8.2
3	F. 알론소 / 페라리	55	+13.9
4	F. 마샤 / 페라리	55	+20.1
5	K. 라이코넨 / 로터스	55	+36.7
6	N. 로즈버그 / 메르세데스	55	+45.3
7	R. 그로장 / 로터스	55	+54.8
8	J.E. 베르뉴 / STR	55	+69.5
9	D. 리카르도 / STR	55	+71.7
10	L. 해밀턴 / 맥라렌	55	+79.6

※ 기록은 시간, 분, 초, 1000분의 1초.  
2위 이하는 1위와의 시차(초, 10분의 1초)  
(10월14일 영암, 1주 5.615km, 55주)

### 제17전 인도그랑프리 결과

순위	드라이버 / 팀	랩	기록
1	S. 페텔 / 레드불	60	1.31.10.744
2	F. 알론소 / 페라리	60	+9.4
3	M. 웨버 / 레드불	60	+13.2
4	L. 해밀턴 / 맥라렌	60	+13.9
5	J. 버튼 / 맥라렌	60	+26.2
6	F. 마샤 / 페라리	60	+44.6
7	K. 라이코넨 / 로터스	60	+45.2
8	N. 휠켄버그 / 포스인디아	60	+54.9
9	R. 그로장 / 로터스	60	+56.1
10	B. 세나 / 윌리엄즈	60	+74.9

※ 기록은 시간, 분, 초, 1000분의 1초.  
2위 이하는 1위와의 시차(초, 10분의 1초)  
(10월 28일 부다, 1주 5.137km, 60주)

### 제18전 아부다비그랑프리 결과

순위	드라이버 / 팀	랩	기록
1	K. 라이코넨 / 로터스	55	1.45.58.667
2	F. 알론소 / 페라리	55	+0.8
3	S. 페텔 / 레드불	55	+4.1
4	J. 버튼 / 맥라렌	55	+7.7
5	P. 말도나도 / 윌리엄즈	55	+13.0
6	K. 고바야시 / 자우버	55	+20.0
7	F. 마샤 / 페라리	55	+22.8
8	B. 세나 / 윌리엄즈	55	+23.5
9	P. 디 레스타 / 포스인디아	55	+24.1
10	D. 리카르도 / STR	55	+27.4

※ 기록은 시간, 분, 초, 1000분의 1초.  
2위 이하는 1위와의 시차(초, 10분의 1초)  
(11월4일 야스마리나, 1주 5.554km, 55주)

### 제19전 미국그랑프리 결과

순위	드라이버 / 팀	랩	기록
1	L. 해밀턴 / 맥라렌	56	1.35.55.269
2	S. 페텔 / 레드불	56	+0.6
3	F. 알론소 / 페라리	56	+39.2
4	F. 마샤 / 페라리	56	+46.0
5	J. 버튼 / 맥라렌	56	+56.4
6	K. 라이코넨 / 로터스	56	+64.4
7	R. 그로장 / 로터스	56	+70.3
8	N. 휠켄버그 / 포스인디아	56	+73.7
9	P. 말도나도 / 윌리엄즈	56	+74.5
10	B. 세나 / 윌리엄즈	56	+75.1

※ 기록은 시간, 분, 초, 1000분의 1초.  
2위 이하는 1위와의 시차(초, 10분의 1초)  
(11월18일 미국, 1주 5.513km, 56주)

### 제20전 브라질그랑프리 결과

순위	드라이버 / 팀	랩	기록
1	J. 버튼 / 맥라렌	71	1.45.22.656
2	F. 알론소 / 페라리	71	+2.7
3	F. 마샤 / 페라리	71	+3.6
4	M. 웨버 / 레드불	71	+4.9
5	N. 휠켄버그 / 포스인디아	71	+5.7
6	S. 페텔 / 레드불	71	+9.4
7	M. 슈마허 / 메르세데스	71	+11.9
8	J.E. 베르뉴 / STR	71	+28.6
9	K. 고바야시 / 자우버	71	+31.2
10	K. 라이코넨 / 로터스	70	+1랩

※ 기록은 시간, 분, 초, 1000분의 1초.  
2위 이하는 1위와의 시차(초, 10분의 1초)  
(11월25일 상파울로, 1주 4.309km, 71주)







# R. 헌터-리이, 최종전서 역전승 연출

## 2012 World Motorsports INDY CAR

헌터-리이가 펜스키의 만년 랭킹2위 파워를 3점차로 뒤집고 타이틀을 잡았다. 엔진경쟁에서 혼다엔진의 단일공급체제에 쉐보레와 로터스가 가담해 3파전 양상이었으나 로터스는 HVM의 S. 데실베스트로 단 한 대가 랭킹 24위로 시즌을 끝냈다. 따라서 실질적으로는 쉐보레와 혼다의 맞대결이었으며 결과는 쉐보레의 압승으로 끝났다. 이로써 쉐보레 11승에 혼다는 겨우 4승에 그쳤다.

## 엔진경쟁 쉐보레 압승으로 끝나

2012년 인디카시리즈는 큰 변화로 시작됐다. 우선 미국 모터스포츠계의 최대 아이콘 대니카 패트릭이 나스카(NASCAR)로 떠나버렸다. 스위스계 S. 데실베스트로(HVM)와 영국계 K. 레그(레이홀)가 남아있지만 관심도는 떨어지는 편이었다. 반면 주력이 그대로 남은 남성은 F1 윌리엄스에서 밀려난 브라질의 R. 바리첼로가 KV에 들어와 기대를 모았다. 일각에서는 챔피언후보로 띄우려 했지만 1~2전의 결과는 신통치가 없었다. 또 다른 큰 변화는 이탈리아제 신형 달라라새시 DW12의 등장과 쉐보레·혼다·로터스 3대 엔진메이커의 대결구도였다. 머신을 가장 많이 확보한 쉐보레가 11대, 혼다 10대, 그리고 로터스는 5대에 그쳤다. 펜스키, 안드레티, KV, 팬더, 카펜터 등 5개 팀이 쉐보레를 골랐다. 치프가네시, 데일코인, 레이홀, 포이트, 슈미트-해밀턴, 피셔-하트먼 6개 팀은 혼다를 받아들였다. 로터스는 드라이버&라인볼드, HVM, 허타, 드래건을 잡았다. 게다가 오벌트랙에 치중하던 미국 모터스포츠

의 정상 인디카는 로드코스(시가지+도로)로 급격히 방향을 선회했다. 2011년까지 오벌과 로드 균형의 잡았지만 2012년 시즌은 15전 중 로드 11전에 오벌 4전으로 치러졌다. 이와같은 경기장의 여건은 지난 시즌까지 오벌에 걸려 번번이 타이틀을 놓친 호주출신 W. 파워(펜스키)에게 유리할 것이라는 예측이 나오게 했다. 시즌 개막전 세인트피츠버그그레이스는 예상을 적중시키는 듯했다. 파워가 산뜻한 폴포지션으로 개막전 추격을 터트렸기 때문이다. 하지만 이틀날 결승에서는 파워의 팀동료 H. 카스트로네베스(펜스키)가 대역전하며 2010년 일본 모테기 이후 2년만에 정상에 올랐다. 이곳은 그의 인디카 단짝이었던 D. 헬던(2011년 최종전 라스베이거스에서 대총돌로 사망)이 정착한 제2의 고향이기도 하다. 게다가 대회 1주일전 인디카는 코스의 10코너를 '헬던코너'로 명명하기로 결정하며 더욱 뜻깊은 승리를 가져가게 되었다. 카스트로네베스는 10코너의 펜스에 올라가 우승세리머니로 헬던을 추모했다. 예선 7위 S. 딕슨(치프가네시)이 2위로 치고 올라

와 혼다의 체면을 살렸다. 쉐보레의 R. 헌터-리이, J. 힌치클립(안드레티)과 R. 브리스코(펜스키)가 5위권에 들었다. 반면 예선1위 파워는 7위로 처졌다. 개막전의 승자 H. 카스트로네베스는 2전 앨라배마에서도 결승그리드 선두에 포진했으나 우승까지 가지못했고, 반면 9위에서 출발한 파워가 강공과 딕슨의 불운을 타고 정상에 올랐다. 딕슨이 개막전에 이어 또다시 2위, 카스트로네베스가 시상대 끝자리에 섰다. 그 뒤로 혼다와 쉐보레가 대등한 간격을 두고 피니시라인을 통과했다. 3전 롱비치에서도 엔진페널티로 10위가 강등되어 12위에서 출발한 파워가 역전승을 거두었다. 그의 우승은 막판 혼다군단 S. 파즈노(슈미트)의 무서운 추격을 절묘한 피트작전으로 막으며 일구어낸 멋진 한판이었다. 그들이 피니시라인을 통과한 시차는 0.8675초로 쉐보레는 개막전 이후 3전의 정상을 굳게 지켰다. 파워는 브라질레이스에서 폴포지션에서 출발해 거의 선두를 내주지 않았으나 후미에서 일어난 사고로 재출발을 하며 선두의 여유를 반납





하고 거센 추격을 따돌리느라 진땀을 흘려야 했다. 불과 몇 주를 남긴 최종 재출발에서 R. 헨터-리이(안드레티)의 막판공세를 0.9초차로 막아내어 개막전을 제외한 초반 3전을 휩쓸었다. 시리즈의 절정 인디500에서는 프랭키티가 대역전 우승을 거뒀다. 뒤이은 6전 디트로이트에서는 팀동료 디슨이 정상에 올랐고 제7전은 J. 월슨(데일코인)에게 우승컵이 돌아갔다. 혼다 엔진이 4전까지의 판세를 뒤집고 연승행진을 이어가자 시즌 후반의 향방에 관심이 모아졌다. 인디500에서 혼다엔진의 프랭키티가 정상에 오른 뒤 혼다는 위력적인 상승세를 이어갔다. 그러나 8전과 9전의 엔진대결에서 다시 쉐보레가 혼다를 제쳤다. 프랭키티가 3연속 폴포지션을 잡자 쉐보레의 헨터-리이가 3연승으로 맞섰다. 챔프 프랭키티가 예선의 천당에서 결승의 지옥으로 곤두박질치는 사이 3연승의 헨터-리이가 랭킹정상에 올랐다. 시즌 개막이후 외롭게 꼴찌를 맴돌던 로터스엔진의 S. 데실베스트로(HVM)는 제9전에서 14위까지 올라왔다. 시즌이 종반으로 접어들면서 파워가 랭킹선두에 서고 그 뒤를 헨터-리이와 펜스키의 카스트로네베스가 바짝 추격했다. 4위는 치프 가내시의 디슨, 5위는 안드레티의 J. 힌치클립, 6위 슈미트의 S. 파즈노, 7위 KV의 T. 카난, 8위 치프 가내시의 D. 프랭키티, 9위 펜스키의 R. 브리스코, 그리고 10위 치프 가내시의 G. 레이홀 순이었다. 엔진경쟁의 시각에서 톱10을 분

류하면 쉐보레와 혼다가 6대4의 비율이고, 순위로는 쉐보레 1~3, 5, 7, 9위, 혼다 4, 6, 8, 10위를 기록하고 있었다. 시즌 종반 3전에서 쉐보레는 수성을, 혼다는 대역전을 노렸다. 제13전 소노마레이스에서 브리스코가 폴시터 파워를 제치고 시상대 정상에 올랐다. 랭킹 선두 파워는 라이벌들이 부진한 사이 페이스를 압도하며 타이틀에 한발 가까이 다가섰으나 S. 부르대와 J. 뉴가든(피셔)의 대충돌로 황기경보가 발령되었고, 공교롭게도 이때 피트인한 파워는 하위대열에 갇히고 말았다. 반면 브리스코는 다음랩에 피트스톱 뒤 택트인 트랙에 나와 후미에 갇혀버린 파워를 제치고 선두를 잡았다. 브리스코는 뒤이은 2회의 재출발에서 도전을 받았지만 팀동료 파워를 0.4초차로 제치고 먼저 피니시라인을 통과했다. 프랭키티가 막판 몇 주에 걸쳐 파워추월을 시도했지만 불발에 그쳐 3위로 경기를 마쳤다. 하지만 볼티모어레이스에서 헨터-리이가 브리스코를 꺾고 타이틀을 사정권에 넣었다. 종반의 재출발에서 헨터-리이는 브리스코를 따돌리며 선두를 잡았고, 다음 재출발에서 첫 코너를 간발의 차로 돌파하며 파즈노의 추월을 막았다. 잇따른 위기를 모면한 헨터-리이는 1.4초차로 브리스코를 제치는데 성공했으며, 브리스코는 파즈노를 제치고 2위를 되찾았다. 브리스코는 막판 연속된 황기경보의 호재에 수혜자가 되었다. 연료소비가 줄어 최종스톱을 하지않고 피니

시라인을 통과할 수 있었다. 한때 헨터-리이가 선두를 잡은 재출발이 논란이 되기도 했으나 재심결과는 달라지지 않았다. 파즈노는 6위로 재출발하여 1위로 나섰지만 몇 주 뒤 헨터-리이의 도약에 밀려 3위로 내려앉았다. 폴시터 파워에게는 불운한 날이 되었다. 18주의 가랑비로 인해 초반의 기록을 지키지 못했고, 웨트로 타이어를 갈았는데 곧바로 비가 그치며 성능이 떨어져 6위로 밀려났다. 그러나 랭킹선두는 여전히 지친 가운데 최종전을 맞게 되었다. 미국 캘리포니아주 폰테나의 오토클럽스피드웨이에서 열린 최종 제15전 폰테나레이스에서 M. 안드레티(안드레티)가 폴포지션을 잡고 펜스키 듀오 브리스코와 파워가 2, 3위에 자리했다. 랭킹선두 파워는 3그리드에 서며 타이틀전에서 유리한 고지에 일단 안착했고, 라이벌 헨터-리이는 한참 뒤인 17그리드에 섰다. 그러나 250주 500마일(약 805km)의 장거리 레이스에 대비해 엔트리 26대 가운데 절반이 넘는 14대가 새 엔진으로 교체해 모두 10위 강등이라는 페널티를 받게 되었다. 그 결과 파워는 3위에서 13위로, 타이틀 라이벌 헨터-리이는 17위에서 22위로 밀려났다. R. 헨터-리이가 3점차로 W. 파워(펜스키)를 따돌리고 챔피언에 등극했고, 최종전의 승자는 E. 카펜터(카펜터)가 되었다. 드라마틱한 최종전에서 파워는 총돌로 탈락하며 또 다시 시즌랭킹

2위에 만족해야 했다.

제54주째에 두 라이벌은 처음으로 트랙에서 맞붙었다. 헨터-리이가 트랙 상위로 떠오르자 파워는 밑으로 파고들었다. 그때 파워가 스핀하며 방호벽을 들이받는 사고를 일으켰고 헨터-리이는 파워의 사고에 말려들지 않고 잘 빠져 나갔다. 펜스키는 인력과 정비력을 총동원해 피트작업을 번개같이 마치고 파워를 다시 트랙으로 내보냈다. 파워는 12주를 달리며 순위를 하나 더 올려 2점을 만회했다. 때문에 헨터-리이는 6위가 아닌, 5위 이상으로 경기를 마쳐야 타이틀을 잡을 수 있게 되었다. 이때 선두를 다투던 A. 타클리아니(허타)가 엔진고장으로 황기경보가 낫고 헨터-리이가 5위로 오르면서 파워보다 1점 앞섰다.

제242주째, T. 카난(KV)이 충돌 뒤 재출발에 들어갔고, 이때 헨터-리이는 강공으로 3위까지 올라갔다. 경기진행위원장 보 바필드는 사고현

장 정리를 위한 황기경보 대신 적기경보를 결정했고 그 순간 헨터-리이의 타이틀은 확정됐다. 남은 6랩 동안 경주차대열은 꼬리를 물고 순위를 유지한 채 스네이크레이스 퍼레이드로 피니시라인을 통과했다. 최종전의 시상대에는 E. 카펜터, 치프 가내시 듀오 프랭키티와 디슨이 올랐다. 그리고 두 라이벌 외에 디슨, 카스트로네베스와 파노즈가 시즌랭킹 5위권에 들었다. 엔진경쟁에서 쉐보레는 랭킹 10위 중 6개로 혼자 4개를 따돌리며 시즌 15전 중 11승으로 4승에 그친 혼다를 압도했다.

### 2012년 매뉴팩처러즈챔피언십 결과

순위	매뉴팩처러	득점
1	쉐보레	123
2	혼다	102
3	로터스	60

### 2012년 드라이버즈챔피언십 결과

순위	드라이버 / 팀	득점
1	R. 헨터-리이 / 안드레티	468
2	W. 파워 / 펜스키	465
3	S. 디슨 / 치프 가내시	435
4	H. 카스트로네베스 / 펜스키	431
5	S. 파즈노 / 슈미트-해밀턴	387
6	R. 브리스코 / 펜스키	370
7	D. 프랭키티 / 치프 가내시	363
8	J. 힌치클립 / 안드레티	358
9	T. 카난 / KV	351
10	G. 레이홀 / 치프 가내시	333
11	J.R. 힐드브랜드 / 팬더	294
12	R. 바리첼로 / KV	289
13	O. 세르비아 / 드라이버&라인볼드	287
14	T. 사토 / KV	281
15	J. 월슨 / 데일코인	278
16	M. 안드레티 / 안드레티	278
17	A. 타클리아니 / 허타	272
18	E.d. 카펜터 / 카펜터	261
19	C. 김볼 / 치프 가내시	260
20	E.J. 비조 / KV	244



### 제1전 피츠버그레이스

순위	드라이버 / 팀	엔진	랩	기록
1	H. 카스트로네베스 / 펜스키	쉐보레	100	1.59.50.9863
2	S. 디슨 / 치프 가내시	혼다	100	+5.5292
3	R. 헨터-리이 / 안드레티	쉐보레	100	+7.5824
4	J. 힌치클립 / 안드레티	쉐보레	100	+10.6526
5	R. 브리스코 / 펜스키	쉐보레	100	+11.7854
6	S. 파즈노 / 슈미트-해밀턴	혼다	100	+31.2623
7	W. 파워 / 펜스키	쉐보레	100	+34.6582
8	E.J. 비조 / KV	쉐보레	100	+35.5943
9	C. 김볼 / 치프 가내시	혼다	100	+43.1425
10	J. 월슨 / 데일코인	혼다	100	+44.3141

풀포지션=W.파워(펜스키), 새시=DW1, 타이어=파이어스톤  
(3월25일, 세인트피츠버그시가지코스, 1주 2.897km, 100주)

### 제2전 바버레이스

순위	드라이버 / 팀	엔진	랩	기록
1	W. 파워 / 펜스키	쉐보레	90	2.01.40.1127
2	S. 디슨 / 치프 가내시	혼다	90	+3.3709
3	H. 카스트로네베스 / 펜스키	쉐보레	90	+19.1150
4	G. 레이홀 / 치프 가내시	혼다	90	+19.3395
5	S. 파즈노 / 슈미트-해밀턴	혼다	90	+20.1050
6	J. 힌치클립 / 안드레티	쉐보레	90	+23.3093
7	M. 콘웨이 / 포이트	혼다	90	+24.5552
8	R. 바리첼로 / KV	쉐보레	90	+25.4023
9	S. 부르대 / 드래건	로터스	90	+27.1815
10	D. 프랭키티 / 치프 가내시	혼다	90	+32.7377

풀포지션=H.카스트로네베스(펜스키), 새시=DW1, 타이어=파이어스톤  
(4월1일, 바버모터스포츠파크, 1주 3.83km, 90주)

### 제3전 롱비치레이스

순위	드라이버 / 팀	엔진	랩	기록
1	W. 파워 / 펜스키	쉐보레	85	1.54.01.6082
2	S. 파즈노 / 슈미트-해밀턴	혼다	85	+0.8675
3	J. 힌치클립 / 안드레티	쉐보레	85	+13.2719
4	T. 카난 / KV	쉐보레	85	+18.1951
5	J.R. 힐드브랜드 / 팬더	쉐보레	85	+22.9947
6	R. 헨터-리이 / 안드레티	쉐보레	85	+42.5631
7	R. 브리스코 / 펜스키	쉐보레	85	+1.40.1271
8	T. 사토 / KV	혼다	84	+1랩
9	R. 바리첼로 / KV	쉐보레	84	+1랩
10	J. 월슨 / 데일코인	혼다	84	+1랩

풀포지션=D.프랭키티(치프 가내시), 새시=DW1, 타이어=파이어스톤  
(4월15일, 롱비치시가지코스, 1주 3.167km, 85주)

### 제4전 상파울루레이스

순위	드라이버 / 팀	엔진	랩	기록
1	W. 파워 / 펜스키	쉐보레	75	2.08.18.2816
2	R. 헨터-리이 / 안드레티	쉐보레	75	+0.9045
3	T. 사토 / KV	혼다	75	+2.3905
4	H. 카스트로네베스 / 펜스키	쉐보레	75	+4.5489
5	D. 프랭키티 / 치프 가내시	혼다	75	+5.1722
6	J. 힌치클립 / 안드레티	쉐보레	75	+6.2615
7	J.R. 힐드브랜드 / 팬더	쉐보레	75	+8.3764
8	C. 김볼 / 치프 가내시	혼다	75	+8.5905
9	E.J. 비조 / KV	쉐보레	75	+10.3449
10	R. 바리첼로 / KV	쉐보레	75	+10.8477

폴포지션=W. 파워(펜스키), 새시=DW1, 타이어=파이어스톤  
(4월29일, 상파울루시가지코스, 1주 4.081km, 75주)

### 제5전 인디애나폴리스 500레이스

순위	드라이버 / 팀	엔진	랩	기록
1	D. 프랭키티 / 치프 가내시	혼다	200	2.58.51.2532
2	S. 딕슨 / 치프 가내시	혼다	200	+0.0295
3	T. 카난 / KV	쉐보레	200	+0.0677
4	O. 세르비아 / 드라이어&라인볼드	쉐보레	200	+2.9166
5	R. 브리스코 / 펜스키	쉐보레	200	+3.6721
6	J. 힌치클립 / 안드레티	쉐보레	200	+4.0962
7	J. 월슨 / 데일코인	혼다	200	+4.2430
8	C. 김볼 / 치프 가내시	혼다	200	+4.6056
9	T. 벨 / 슈미트	혼다	200	+5.6168
10	H. 카스트로네베스 / 펜스키	쉐보레	200	+7.6352

폴포지션=R. 브리스코(펜스키), 새시=DW1, 타이어=파이어스톤  
(5월27일, 인디애나폴리스 모터스피드웨이, 1주 4.023km, 200주)

### 제6전 디트로이트레이스

순위	드라이버 / 팀	엔진	랩	기록
1	S. 딕슨 / 치프 가내시	혼다	60	1.27.39.5053
2	D. 프랭키티 / 치프 가내시	혼다	60	+1.9628
3	S. 파즈노 / 슈미트-해밀턴	혼다	60	+2.4773
4	W. 파워 / 펜스키	쉐보레	60	+3.5435
5	O. 세르비아 / 드라이어&라인볼드	쉐보레	60	+9.6619
6	T. 카난 / KV	쉐보레	60	+10.1676
7	R. 헨터-리이 / 안드레티	쉐보레	60	+10.6455
8	C. 김볼 / 치프 가내시	혼다	60	+11.1048
9	M. 콘웨이 / 포이트	혼다	60	+11.5315
10	A. 타글리아니 / 허타	혼다	60	+12.5688

폴포지션=S. 딕슨(치프 가내시), 새시=DW1, 타이어=파이어스톤  
(6월3일, 벨아일시가지, 1주 3.33km, 60주)

### 제7전 텍사스레이스

순위	드라이버 / 팀	엔진	랩	기록
1	J. 월슨 / 데일코인	혼다	228	1.59.02.0131
2	G. 레이홀 / 치프 가내시	혼다	228	+3.9202
3	R. 브리스코 / 펜스키	쉐보레	228	+5.8619
4	J. 힌치클립 / 안드레티	쉐보레	228	+10.4511
5	J.R. 힐드브랜드 / 팬더	쉐보레	228	+18.7749
6	S. 파즈노 / 슈미트-해밀턴	혼다	228	+21.3883
7	H. 카스트로네베스 / 펜스키	쉐보레	227	+1랩
8	W. 파워 / 펜스키	쉐보레	227	+1랩
9	A. 타글리아니 / 허타	혼다	227	+1랩
10	J. 제이크스 / 데일코인	혼다	227	+1랩

폴포지션=A. 타글리아니(허타), 새시=DW1, 타이어=파이어스톤  
(6월9일, 텍사스모터스피드웨이, 1주 2.414km, 228주)

### 제8전 밀워키레이스

순위	드라이버 / 팀	엔진	랩	기록
1	R. 헨터-리이 / 안드레티	쉐보레	225	1.52.17.8119
2	T. 카난 / KV	쉐보레	225	+5.1029
3	J. 힌치클립 / 안드레티	쉐보레	225	+7.2715
4	O. 세르비아 / 드라이어&라인볼드	쉐보레	225	+9.8940
5	E.J. 비조 / KV	쉐보레	225	+10.0782
6	H. 카스트로네베스 / 펜스키	쉐보레	225	+12.1105
7	A. 타글리아니 / 허타	혼다	225	+12.3440
8	E.d. 카펜터 / 카펜터	쉐보레	225	+12.7396
9	G. 레이홀 / 치프 가내시	혼다	225	+13.3395
10	R. 바리첼로 / KV	혼다	225	+13.8178

폴포지션=D. 프랭키티(치프 가내시), 새시=DW1, 타이어=파이어스톤  
(6월16일, 밀워키마일, 1주 1.633km, 225주)

### 제9전 아이오와레이스

순위	드라이버 / 팀	엔진	랩	기록
1	R. 헨터-리이 / 안드레티	쉐보레	250	1.43.39.3031
2	M. 안드레티 / 안드레티	쉐보레	250	+0.1103
3	T. 카난 / KV	쉐보레	250	+2.7248
4	S. 딕슨 / 치프 가내시	혼다	250	-
5	S. 파즈노 / 슈미트-해밀턴	혼다	250	-
6	H. 카스트로네베스 / 펜스키	쉐보레	250	-
7	R. 바리첼로 / KV	혼다	250	-
8	E.d. 카펜터 / 카펜터	쉐보레	250	-
9	G. 레이홀 / 치프 가내시	혼다	250	-
10	J. 월슨 / 데일코인	혼다	249	-

폴포지션=D. 프랭키티(치프 가내시), 새시=DW1, 타이어=파이어스톤  
(6월23일, 아이오와스피드웨이, 1주 1.408km, 250주)





### 제10전 토론토레이스

순위	드라이버 / 팀	엔진	랩	기록
1	R. 헨터-리이 / 안드레티	쉐보레	85	1.33.26.5096
2	C. 김볼 / 치프 가내시	혼다	85	+0.0757
3	M. 콘웨이 / 포이트	혼다	85	+0.2848
4	T. 카난 / KV	쉐보레	85	+1.6672
5	O. 세르비아 / 드라이어&라인볼드	쉐보레	85	+1.9128
6	H. 카스트로네베스 / 펜스키	쉐보레	85	+2.4795
7	J.R. 힐드브랜드 / 팬더	쉐보레	85	+2.6233
8	J. 제이크스 / 데일코인	혼다	85	+3.7294
9	T. 사토 / KV	혼다	85	+6.5633
10	A. 타글리아니 / 허타	혼다	85	+9.9764

폴포지션=D. 프랭키티(치프 가내시), 새시=DW1, 타이어=파이어스톤 (7월8일, 토론토시가지서킷, 1주 2.824km, 85주)

### 제11전 에드먼트레이스

순위	드라이버 / 팀	엔진	랩	기록
1	H. 카스트로네베스 / 펜스키	쉐보레	75	1.38.50.9294
2	T. 사토 / KV	혼다	75	+0.8367
3	W. 파워 / 펜스키	쉐보레	75	+5.3697
4	G. 레이홀 / 치프 가내시	혼다	75	+6.9481
5	A. 타글리아니 / 허타	혼다	75	+15.2358
6	D. 프랭키티 / 치프 가내시	혼다	75	+15.8757
7	R. 헨터-리이 / 안드레티	쉐보레	75	+21.5357
8	R. 브리스코 / 펜스키	쉐보레	75	+23.5311
9	J. 월슨 / 데일코인	혼다	75	+26.3280
10	S. 덕슨 / 치프 가내시	혼다	75	+26.6481

폴포지션=D. 프랭키티(치프 가내시), 새시=DW1, 타이어=파이어스톤 (7월22일, 에드먼튼시가지, 1주 3.579km, 75주)

### 제12전 미드오하이오레이스

순위	드라이버 / 팀	엔진	랩	기록
1	S. 덕슨 / 치프 가내시	혼다	85	1.39.48.5083
2	W. 파워 / 펜스키	쉐보레	85	+3.4619
3	S. 파즈노 / 슈미트-해밀턴	혼다	85	+4.5402
4	S. 부르대 / 드래건	쉐보레	85	+5.5822
5	J. 한치클립 / 안드레티	쉐보레	85	+7.5663
6	T. 카난 / KV	쉐보레	85	+12.3280
7	R. 브리스코 / 펜스키	쉐보레	85	+27.9601
8	M. 안드레티 / 안드레티	쉐보레	85	+28.1691
9	J.R. 힐드브랜드 / 팬더	쉐보레	85	+29.2325
10	A. 타글리아니 / 허타	혼다	85	+31.1722

폴포지션=W. 파워(펜스키), 새시=DW1, 타이어=파이어스톤 (8월5일, 미드오하이오 스포츠카코스, 1주 3.654km, 85주)

### 제13전 소노마레이스

순위	드라이버 / 팀	엔진	랩	기록
1	R. 브리스코 / 펜스키	쉐보레	85	2.07.02.8248
2	W. 파워 / 펜스키	쉐보레	85	+0.4408
3	D. 프랭키티 / 치프 가내시	혼다	85	+1.0497
4	R. 바리첼로 / KV	혼다	85	+8.8529
5	G. 레이홀 / 치프 가내시	혼다	85	+9.4667
6	H. 카스트로네베스 / 펜스키	쉐보레	85	+11.2575
7	S. 파즈노 / 슈미트-해밀턴	혼다	85	+12.3087
8	J.R. 힐드브랜드 / 팬더	쉐보레	85	+22.8121
9	A. 타글리아니 / 허타	혼다	85	+39.6868
10	T. 카난 / KV	쉐보레	84	+1랩

폴포지션=W. 파워(펜스키), 새시=DW1, 타이어=파이어스톤 (8월26일, 인피니언레이스웨이 시어스포인트, 1주 3.706km 85주)

### 제15전 빌트모어레이스

순위	드라이버 / 팀	엔진	랩	기록
1	R. 헨터-리이 / 안드레티	쉐보레	75	1.39.48.5083
2	R. 브리스코 / 펜스키	쉐보레	75	+1.4391
3	S. 파즈노 / 슈미트-해밀턴	혼다	75	+3.0253
4	S. 덕슨 / 치프 가내시	혼다	75	+3.9281
5	R. 바리첼로 / KV	혼다	75	+5.0450
6	W. 파워 / 펜스키	쉐보레	75	+5.7467
7	O. 세르비아 / 드라이어&라인볼드	쉐보레	75	+7.5913
8	A. 타글리아니 / 허타	혼다	75	+7.7701
9	E.J. 비조 / KV	쉐보레	75	+8.8651
10	H. 카스트로네베스 / 펜스키	쉐보레	75	+9.0843

폴포지션=W. 파워(펜스키), 새시=DW1, 타이어=파이어스톤 (9월2일, 빌트모어시가지서킷, 1주 3.283km, 75주)

### 제16전 폰타나레이스

순위	드라이버 / 팀	엔진	랩	기록
1	E.d. 카펜터 / 카펜터	쉐보레	250	2.57.34.7433
2	D. 프랭키티 / 치프 가내시	혼다	250	+1.9
3	S. 덕슨 / 치프 가내시	혼다	250	+2.6
4	R. 헨터-리이 / 안드레티	쉐보레	250	+3.0
5	H. 카스트로네베스 / 펜스키	쉐보레	250	+4.2
6	G. 레이홀 / 치프 가내시	혼다	250	+5.4
7	T. 사토 / KV	혼다	249	+1랩
8	M. 안드레티 / 안드레티	쉐보레	249	+1랩
9	K. 레게 / 드래곤	쉐보레	249	+1랩
10	C. 김볼 / 치프 가내시	혼다	249	+1랩

폴포지션=M. 안드레티(안드레티), 새시=DW1, 타이어=파이어스톤 (9월15일, 오토클럽스피드웨이, 1주 3.219km, 250km)



# S. 로브, WRC 사상 최다인 9연패 달성

## 2012 World Motorsports WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

프랑스출신 S. 로브가 고국에서 WRC사상 최다인 9연패를 이루었다. 그와 함께 시트로앵에 8회 타이틀의 영광을 안겼다. 로브는 랠리에 164회 출전해 76승, 113번의 포디엄 피니시, 875회의 스페셜스테이지 우승, 1,525점의 포인트 획득이라는 대기록을 세웠다. 랭킹 2위는 팀동료인 M. 히르보넨이 차지했고, 포드 에이스 J. 라트발라가 종합 3위의 주인공이 되었다.



### 시트로앵, 8회 타이틀의 영광안아

2012년 81회를 맞은 세계랠리선수권(WRC)은 몬테카를로에서 스타트를 끊었다. 통상 3레그였던 것을 5레그로 나눠 5일간 경기를 치렀다. 랠리초반에 복구의 젊은 영웅 J. 라트발라가 적절한 타이어 선택으로 번덕스런 날씨를 극복하고 선두로 치고 나갔고, 반면 로브입장에서는 최대위기를 맞은 셈이다.

그러나 라트발라가 포드 피에스타 랠리카와 함께 전복되어 1위에서 탈락하는 불운을 맞으며 로브가 단독선두를 잡고 압도적인 차이로 통산 6승째를 기록했다. 미니의 D. 소르도, 포드의 P. 솔베르그, 시트로앵의 M. 히르보넨이 나머지 시상대자리를 놓고 치열한 접전을 벌였다. 결국 소르도, 솔베르그, 히르보넨에 이어 M-스포트 포드의 E. 노비코프가 톱5를 차지했다. 뒤이어 2전 스웨덴랠리에서는 라트발라가 팀동료 히르보넨을 제치고 시상대 정상에 서며 개막전 선두에서 충돌 후 탈락한 불운을 말끔히 털었다. 이로써 WRC는 로브와 라트발라의 불꽃튀는 타이틀전을 예고했다. 솔베르그와 오스트베르그는 시상대 마지막 자리를 놓고 각축전을 벌였다. 한데 솔베르그가 팀동료 라트발라가 부딪친 바로 그 바위에 충돌하며 아답타 포드의 오스트베르그에게 3위를 헌납했다. 경기 내내 온갖 사고에 시달린 로브는 간신히 6위로 레이스를 마쳤다.

하지만 로브는 다음 경기인 멕시코랠리의 루트를 손금보듯 읽어가며 자존심을 되찾아 멕시코 전 6연승을 일구었다. 반면 포드 에이스 라트발라는 2전 스웨덴을 잡았을 뿐 타이틀 도전자에



의 기대감을 충족시켜주지 못했다. 오히려 포드의 세컨드 솔베르그가 워크스팀에 받아준 포드에 보답이라도 하려는 듯 시트로앵 듀오를 맹추격했다.

시즌초반을 결산하는 4라운드 포르투갈랠리에서는 대혼전이 벌어졌다. 자욱한 안개, 폭우에 먼지구름이 뒤섞이며 랠리루트를 최악의 상황으로 만든 것이다. 이 때문에 로브가 초반탈락으로 득점에 실패하고 시트로앵은 전멸했다. 피니시라인을 가장 먼저 밟은 히르보넨은 검차에서 클러치가 규정위반판정을 받아 실격처리되면서 우승과 랭킹선두를 모두 잃었다. 히르보넨이 실격당하자 오스트베르그, 노비코프와 솔베르그가 시상대에 올랐다. 오스트베르그는 데뷔 후 첫승에 랭킹 3위, 노비코프는 데뷔 후 최고 성적, 솔베르그는 2위를 기록하며 로브를 바짝 추격했다.

그러나 호락호락 자신의 자리를 내줄 로브가 아니었다. 로브는 다음 라운드인 아르헨티나에서 시즌 3승이자 개인통산 70승을 달성하며 랭킹 역전을 노리던 솔베르그를 멀찌감치 제쳐버렸다. 사실 로브의 초반 레이스는 엉망이었다. 첫날 오전 3회 스피너로 4위로 추락했다. 한데 서비스에서의 세팅손질이 효력을 발휘해 불과 2개 스테이지만에 1위로 올라선 것이다. 스티어링암을 부러뜨린 솔베르그의 불운도 로브에게는 행운으로 작용했다.

히르보넨은 로브를 제칠 수 있는 페이스를 냈으나 순위를 지키라는 팀오더의 주문에 따라 로브-히르보넨의 원투는 그대로 굳어졌다. 소르도는 라트발라의 단발 대타전에서 시상대를 눈

앞에 두고 고지점령에 나섰으나 랠리 마지막 파워스테이지에서 기계고장으로 완전탈락하며 천국에서 지옥으로 추락했다. 행운은 포르투갈전의 승자 오스트베르그에게 돌아갔다.

6라운드의 무대는 남중부 유럽 발칸반도 끝자락의 그리스 아크로폴리스였다. 그리스 WRC 팬들은 랠리대열에 뜨거운 환호를 보내며 잠시나마 국가부도위기의 시름을 잊었다. 로브는 아르헨티나에 이은 연승, 시즌 4승으로 독주태세에 들어갔으며 아크로폴리스 통산 3승을 거두었다. 하지만 막판 펑크에다 포드군단의 끈질긴 반격을 뿌리쳐야 했기 때문에 시트로앵의 그리스전은 그리 녹녹치 않았다.

반면 랠리초반 선두를 잡은 라트발라는 과욕과 핸들링문제로 시간을 놓쳤다. 스키장에서 입은 목뼈부상으로 아르헨티나랠리에 결장한 뒤 복귀한 라트발라는 로브를 추격권에 두었으나 2레그의 실수와 펑크+브레이크 고장으로 시상대 끝자리에 겨우 올랐다. 또다른 워크스 포드 솔베르그는 타이어선택 실수와 하체파손을 이기고 로브를 바짝 추격했으나 아쉽게도 마지막날 첫스테이지에서 충돌로 탈락했다. 그때 로브는 팀동료 히르보넨을 2분 앞선 상태로 3개 스테이지를 남기고 펑크로 타이어를 갈았음에도 40초 차로 눌렀다.

시즌 반환점인 7전에서는 라트발라가 SS1의 선두를 잡은 뒤 시트로앵 듀오가 뉴질랜드의 주말을 압도했다. 비를 예상하고 금요일 출발순위를 선두로 잡은 것이 적중했다. 라트발라가 뒤로 물러나자 히르보넨과 로브가 정상을 놓고 내전의 포문을 열었다. 1레그에서 로브가 선두를 잡

있지만 이튿날 히르보넨의 집요한 도전에 부딪혔다. 그뒤 시트로앵 총감독이 일요일의 순위유지를 지시했다. 게다가 폭우를 예보한 악천후도 듀오의 정면대결을 가로막았다. 포드는 파워스테이지 원투와 솔베르그의 까마득한 3위를 받아들였다. 라트발라는 첫날 오후 도로에서 튕겨나가 5분을 잃는 바람에 7위에 그쳤다.

시즌 후반에 들어선 8전에 핀란드랠리에서 프랑스출신인 로브가 비스칸디나비안 드라이버로는 유일하게 핀란드랠리에서 1승 이상(3승)을 챙겼다. 이는 시즌 8전6승으로 사실상 독주체제를 굳히는 결과였다. 최대 라이벌이자 팀동료인 히르보넨은 랠리를 마무리하는 17, 18 스테이지에서 가장 빠른 레이스를 펼치며 로브와의 시차를 6.1초로 줄였다. 하지만 고구렐리 정상등극에는 실패, 9연속 WRC타이틀을 향해 질주하는 팀동료 로브를 지켜볼 수밖에 없었다. 포드군단의 최선봉 솔베르그는 로브에 힘겨운 추격전을 벌였다. 라트발라는 8전 3위로 간신히 체면을 유지했지만 갈 길이 멀었다. 오스트베르그는 최종일 프로펠러샤프트 고장을 극복하며 O. 타나크를 따돌리고 5위를 했다. T. 뇌빌과 E. 노비코프는 초반 톱6경쟁을 벌였지만 총돌로 탈락했다.

로브는 몬테카를로 이후 첫 아스팔트 이벤트인 독일랠리에서도 우승컵을 안으며 통산9승, 시즌 7승째를 들어올렸다. 2위는 라트발라, 3위 히르보넨은 파워스테이지 2위로 보너스 2점을 추가했고, 4위는 오스트베르그, 이번에 미니 데뷔전을 치른 C. 애트킨슨이 5위에 올랐다.

포드 듀오 라트발라와 솔베르그는 영국랠리에서 원투로 대반격의 기세를 올렸으나 솔베르그

의 뒷심부족으로 3위에 그쳤다.

11전 프랑스랠리에서 로브와 시트로앵의 타이틀을 막아야하는 상황이지만 선두 라트발라는 팀동료 솔베르그와 24.5초차로 무리한 레이스를 할 필요가 없었다. 각축전은 2위 6.4초차로 추격하는 솔베르그와 로브 사이에 벌어졌다. 그러나 최종코스와 시트로앵의 공합은 좋았다. 로브는 총공격을 퍼 SS14와 15에서 연속 톱타임을 기록하며 솔베르그를 제치고 2.9초차로 2위에 올랐다. 그러자 SS17에서 솔베르그가 0.3초차로 로브를 뒤집었다.

한데 로브가 다시 SS18에서 0.1초차로 솔베르그를 밀어내고 보너스 최고 3점이 걸린 최종 파워스테이지 SS19를 맞았다. 여기서 시트로앵 듀오 히르보넨과 로브가 원투를 기록하며 솔베르그는 5위로 밀려 역전에 실패하고 따라서 포드의 원투도 무너졌다. 라트발라가 여유있게 선두를 지켜 시즌 2승을 거뒀다. 하지만 프랑스출신 로브는 시즌 2전을 남기고 고향 스테이지에서 타이틀을 확정지었다. WRC 사상 최다인 9연패가 결정되는 날이었으며 그와 함께 시트로앵에 8회 타이틀의 영광을 안겼다.

한편 프랑스랠리를 끝으로 타이틀 주인공이 가려지자 다소 열기가 식었다. 그런 가운데 치러진 12전 사르디냐랠리의 우승컵은 히르보넨에게 돌아갔다. 히르보넨으로서는 고대하던 시즌 첫 승이었다. 최종전인 에스파냐랠리 우승컵의 주인공은 로브가 되었다. 이로써 로브는 164회의 랠리에 출전해 76승, 113번의 포디엄 피니시, 875회의 스페셜 테이지 우승, 1,525점의 포인트 획득의 대기록을 세웠다.

## 2012년 드라이버즈챔피언십 결과

순위	드라이버 / 팀	득점
1	S. 로브 / 시트로앵	270
2	M. 히르보넨 / 시트로앵	213
3	J.M. 라트발라 / 포드	154
4	M. 오스트베르그 / 아답타 포드	149
5	P. 솔베르그 / 포드	124
6	E. 노비코프 / M-스포츠 포드	88
7	T. 뇌빌 / 시트로앵주니어	53
8	O. 타나크 / M-스포츠 포드	52
9	M. 프로코프 / 체코 포드	46
10	S. 오지에 / 폭스바겐	41
11	D. 소르도 / 프로드라이브 WRC	35
12	N. 알아트야 / 카타르 WRT	28
13	C. 애트킨슨 / 미니 포르투갈	28
14	A. 미켈센 / 폭스바겐	13
15	A. 아라우호 / 미니 포르투갈	11
16	J. 니카라 / 개인	10
17	C. 브린 / 개인	8
18	F. 들레쿠르 / M-스포츠 포드	8
19	D. 퀴이페르스 / M-스포츠 포드	8
20	H. 솔베르그 / 고파스트 포드	6

## 2012년 매뉴팩처러즈챔피언십 결과

순위	매뉴팩처러	득점
1	시트로앵	453
2	포드	309
3	M-스포츠 포드	170
4	아답타 포드	83
5	시트로앵주니어	72
6	카타르 WRT	71
7	브라질 WRT	28
8	미니 WRC	26



## 제1전 몬테카를로랠리

순위	드라이버 / 팀	엔진	기록
1	S. 로브 / 시트로앵	시트로앵 DS3 WRC	4.32.39.9
2	D. 소르도 / 프로드라이브 WRC	미니 쿠퍼 워크스 WRC	+2.45.5
3	P. 솔베르그 / 포드	포드 피에스타 RS WRC	+3.14.2
4	M. 히르보넨 / 시트로앵	시트로앵 DS3 WRC	+4.06.8
5	E. 노비코프 / M-스포츠 포드	포드 피에스타 RS WRC	+6.03.4
6	F. 들레쿠르 / M-스포츠 포드	포드 피에스타 RS WRC	+7.47.9
7	P. 캉파냐 / 미니 WRC	미니 쿠퍼 워크스 WRC	+8.31.4
8	O. 타나크 / M-스포츠 포드	포드 피에스타 RS WRC	+10.34.6
9	M. 프로코프 / 체코 포드	포드 피에스타 RS WRC	+16.10.7
10	A. 아라우호 / 미니 포르투갈	미니 쿠퍼 워크스 WRC	+16.16.6

기록은 시간, 분, 초, 10분의 1초. 2위 이하는 1위와의 기록차 (1월18일~22일, 거리 1772.52km, 18개 SS 433.36km)

## 제2전 스웨덴랠리

순위	드라이버 / 팀	엔진	기록
1	J. 라트발라 / 포드	포드 피에스타 RS WRC	3.18.28.3
2	M. 히르보넨 / 시트로앵	시트로앵 DS3 WRC	+16.6
3	M. 오스트베르그 / 아답타 포드	포드 피에스타 RS WRC	+38.8
4	P. 솔베르그 / 포드	포드 피에스타 RS WRC	+1.14.3
5	E. 노비코프 / M-소프트 포드	포드 피에스타 RS WRC	+2.41.4
6	S. 로브 / 시트로앵	시트로앵 DS3 WRC	+2.55.1
7	H. 솔베르그 / 고파스트 포드	포드 피에스타 RS WRC	+3.49.5
8	P. 산델 / 프로드라이브 WRC	미니 쿠퍼 워크스 WRC	+5.08.9
9	M. 프로코프 / 체코 포드	포드 피에스타 RS WRC	+5.30.0
10	E. 브리널드센 / 아답타 포드	포드 피에스타 RS WRC	+6.27.2

기록은 시간, 분, 초, 10분의 1초. 2위 이하는 1위와의 기록차  
(2월9일~12일, 거리 1842.6km, 24개 SS 349.16km)

## 제3전 멕시코랠리

순위	드라이버 / 팀	엔진	기록
1	S. 로브 / 시트로앵	시트로앵 DS3 WRC	4.15.32.7
2	M. 히르보넨 / 시트로앵	시트로앵 DS3 WRC	+42.4
3	P. 솔베르그 / 포드	포드 피에스타 RS WRC	+2.11.4
4	M. 오스트베르그 / 아답타 포드	포드 피에스타 RS WRC	+4.51.5
5	O. 타나크 / M-소프트 포드	포드 피에스타 RS WRC	+5.02.6
6	N. 알리아야 / 카타르 WRT	시트로앵 DS3 WRC	+6.41.4
7	A. 아라우호 / 미니 포르투갈	미니 쿠퍼 워크스 WRC	+12.46.9
8	S. 오지에 / 폭스바겐	슈코다 파비아 S2000	+14.57.8
9	K. 블록 / 몬스터 WRT	포드 피에스타 RS WRC	+22.26.8
10	R. 트리비노 / 리카르도	포드 피에스타 RS WRC	+23.30.7

기록은 시간, 분, 초, 10분의 1초. 2위 이하는 1위와의 기록차  
(3월8일~11일, 거리 1174.767km, 24개 SS 408.5km)

## 제4전 포르투갈랠리

순위	드라이버 / 팀	엔진	기록
1	M. 오스트베르그 / 아답타 포드	포드 피에스타 RS WRC	4.21.16.1
2	E. 노비코프 / M-소프트 포드	포드 피에스타 RS WRC	+1.33.2
3	P. 솔베르그 / 포드	포드 피에스타 RS WRC	+1.55.6
4	N. 알리아야 / 카타르 WRT	시트로앵 DS3 WRC	+6.05.8
5	M. 프로코프 / 체코 포드	포드 피에스타 RS WRC	+6.09.2
6	D. 쿠이페르스 / M소프트 포드	포드 피에스타 RS WRC	+6.47.3
7	S. 오지에 / 폭스바겐	슈코다 파비아 S2000	+7.09.0
8	T. 뇌빌 / 시트로앵주니어	시트로앵 DS3 WRC	+8.37.9
9	J. 케토마 / 오토테크	포드 피에스타 RS WRC	+9.52.8
10	P. 반메르크스타인 / 반메르크스타인	시트로앵 DS3 WRC	+10.11.0

기록은 시간, 분, 초, 10분의 1초. 2위 이하는 1위와의 기록차  
(3월29일~4월1일, 거리 1664.26km, 22개 SS 434.77km)

## 제5전 아르헨티나랠리

순위	드라이버 / 팀	엔진	기록
1	S. 로브 / 시트로앵	시트로앵 DS3 WRC	5.34.38.8
2	M. 히르보넨 / 시트로앵	시트로앵 DS3 WRC	+15.2
3	M. 오스트베르그 / 아답타 포드	포드 피에스타 RS WRC	+3.10.4
4	M. 프로코프 / 체코 포드	포드 피에스타 RS WRC	+9.45.3
5	T. 뇌빌 / 시트로앵주니어	시트로앵 DS3 WRC	+11.17.6
6	P. 솔베르그 / 포드	포드 피에스타 RS WRC	+12.02.2
7	S. 오지에 / 폭스바겐	슈코다 파비아 S2000	+12.25.3
8	E. 노비코프 / M-소프트 포드	포드 피에스타 RS WRC	+21.10.2
9	N. 알리아야 / 카타르 WRT	시트로앵 DS3 WRC	+28.22.6
10	O. 타나크 / M-소프트 포드	포드 피에스타 RS WRC	+37.19.5

기록은 시간, 분, 초, 10분의 1초. 2위 이하는 1위와의 기록차  
(4월26일~29일, 거리 1770.92km, 19개 SS 502.73km)

## 제6전 아크로폴리스랠리

순위	드라이버 / 팀	엔진	기록
1	S. 로브 / 시트로앵	시트로앵 DS3 WRC	4.42.03.3
2	M. 히르보넨 / 시트로앵	시트로앵 DS3 WRC	+40.0
3	J. 라트발라 / 포드	포드 피에스타 RS WRC	+3.04.8
4	M. 오스트베르그 / 아답타 포드	포드 피에스타 RS WRC	+6.16.4
5	M. 프로코프 / 체코 포드	포드 피에스타 RS WRC	+7.46.5
6	T. 뇌빌 / 시트로앵주니어	시트로앵 DS3 WRC	+9.41.4
7	S. 오지에 / 폭스바겐	슈코다 파비아 S2000	+12.59.9
8	Y. 알 라지히 / 야지드레이싱	포드 피에스타 RRC	+20.12.2
9	O. 타나크 / M-소프트 포드	포드 피에스타 RS WRC	+23.18.9
10	A. 아라우호 / 미니 포르투갈	미니 쿠퍼 워크스 WRC	+28.40.5

기록은 시간, 분, 초, 10분의 1초. 2위 이하는 1위와의 기록차  
(5월24일~27일, 거리 1661.39km, 22개 SS 409.47km)

## 제7전 뉴질랜드랠리

순위	드라이버 / 팀	엔진	기록
1	S. 로브 / 시트로앵	시트로앵 DS3 WRC	4.04.51.2
2	M. 히르보넨 / 시트로앵	시트로앵 DS3 WRC	+29.6
3	P. 솔베르그 / 포드	포드 피에스타 RS WRC	+1.36.4
4	E. 노비코프 / M-소프트 포드	포드 피에스타 RS WRC	+2.13.6
5	T. 뇌빌 / 시트로앵주니어	시트로앵 DS3 WRC	+2.42.4
6	D. 소르도 / 프로드라이브 WRC	미니 쿠퍼 워크스 WRC	+3.03.1
7	J. 라트발라 / 포드	포드 피에스타 RS WRC	+4.52.9
8	A. 아라우호 / 미니 포르투갈	미니 쿠퍼 워크스 WRC	+9.36.4
9	K. 블록 / 몬스터 WRT	포드 피에스타 RS WRC	+10.30.3
10	M. 스톨 / 브라질 WRT	포드 피에스타 RS WRC	+11.26.3

기록은 시간, 분, 초, 10분의 1초. 2위 이하는 1위와의 기록차  
(6월22일~24일, 거리 1656.38km, 22개 SS 413.94km)





### 제8전 핀란드랠리

순위	드라이버 / 팀	엔진	기록
1	S. 로브 / 시트로앵	시트로앵 DS3 WRC	2.28.11.4
2	M. 히르보넨 / 시트로앵	시트로앵 DS3 WRC	+6.1
3	J. 라트발라 / 포드	포드 피에스타 RS WRC	+35.0
4	P. 솔베르그 / 포드	포드 피에스타 RS WRC	+56.1
5	M. 오스트베르그 / 아답타 포드	포드 피에스타 RS WRC	+2.32.1
6	O. 타나크 / M-스포트 포드	포드 피에스타 RS WRC	+2.47.6
7	M. 란탄넨 / M-스포트 포드	포드 피에스타 RS WRC	+4.51.7
8	J. 케토마 / 오토테크	포드 피에스타 RS WRC	+6.01.9
9	M. 프로코프 / 체코 포드	포드 피에스타 RS WRC	+6.04.3
10	S. 오지에 / 폭스바겐	슈코다 파비아 S2000	+8.46.0

기록은 시간, 분, 초, 10분의 1초. 2위 이하는 1위와의 기록차  
(8월2일~4일, 거리 1625.69km, 18개 SS 303.52km)

### 제9전 독일랠리

순위	드라이버 / 팀	엔진	기록
1	S. 로브 / 시트로앵	시트로앵 DS3 WRC	3.41.52.4
2	J. 라트발라 / 포드	포드 피에스타 RS WRC	+2.00.1
3	M. 히르보넨 / 시트로앵	시트로앵 DS3 WRC	+2.31.4
4	M. 오스트베르그 / 아답타 포드	포드 피에스타 RS WRC	+3.24.4
5	C. 애트킨슨 / 미니 포르투갈	미니 쿠퍼 워크스 WRC	+9.10.4
6	S. 오지에 / 폭스바겐	슈코다 파비아 S2000	+9.50.8
7	A. 미켈센 / 폭스바겐	슈코다 파비아 S2000	+12.22.7
8	A. 알리아야 / 카타르 WRT	시트로앵 DS3 WRC	+12.50.4
9	D. 소르도 / 프로드라이브 WRC	미니 쿠퍼 워크스 WRC	+14.17.3
10	M. 아르제노 / 세인테로크레이싱	푸조 207 S2000	+15.20.1

기록은 시간, 분, 초, 10분의 1초. 2위 이하는 1위와의 기록차  
(8월24일~26일, 거리 1113.69km, 15개 SS 368.63km)

### 제10전 영국랠리

순위	드라이버 / 팀	엔진	기록
1	J. 라트발라 / 포드	포드 피에스타 RS WRC	3.03.40.3
2	S. 로브 / 시트로앵	시트로앵 DS3 WRC	+27.8
3	P. 솔베르그 / 포드	포드 피에스타 RS WRC	+28.7
4	M. 오스트베르그 / 아답타 포드	포드 피에스타 RS WRC	+1.10.6
5	M. 히르보넨 / 시트로앵	시트로앵 DS3 WRC	+1.29.5
6	E. 노비코프 / M-스포트 포드	포드 피에스타 RS WRC	+3.37.0
7	T. 뉘빌 / 시트로앵주니어	시트로앵 DS3 WRC	+4.11.9
8	M. 월슨 / M-스포트 포드	포드 피에스타 RS WRC	+6.00.4
9	M. 프로코프 / 체코 포드	포드 피에스타 RS WRC	+6.58.9
10	A. 알리아야 / 카타르 WRT	시트로앵 DS3 WRC	+9.32.1

기록은 시간, 분, 초, 10분의 1초. 2위 이하는 1위와의 기록차  
(9월14일~16일, 거리 1604.05km, 19개 SS 324.92km)

### 제11전 프랑스랠리

순위	드라이버 / 팀	엔진	기록
1	S. 로브 / 시트로앵	시트로앵 DS3 WRC	3.32.53.0
2	J. 라트발라 / 포드	포드 피에스타 RS WRC	+15.5
3	M. 히르보넨 / 시트로앵	시트로앵 DS3 WRC	+44.1
4	T. 뉘빌 / 시트로앵주니어	시트로앵 DS3 WRC	+1.07.3
5	M. 오스트베르그 / 아답타 포드	포드 피에스타 RS WRC	+1.16.4
6	O. 타나크 / M-스포트 포드	포드 피에스타 RS WRC	+2.27.9
7	E. 노비코프 / M-스포트 포드	포드 피에스타 RS WRC	+5.51.6
8	C. 애트킨슨 / 미니 포르투갈	미니 쿠퍼 워크스 WRC	+6.42.4
9	M. 프로코프 / 체코 포드	포드 피에스타 RS WRC	+8.46.8
10	S. 샤르도네 / 콜렉티프	시트로앵 DS3 WRC	+8.59.7

기록은 시간, 분, 초, 10분의 1초. 2위 이하는 1위와의 기록차  
(10월4일~7일, 거리 1404.89km, 22개 SS 404.14km)

### 제12전 사르데냐랠리

순위	드라이버 / 팀	엔진	기록
1	M. 히르보넨 / 시트로앵	시트로앵 DS3 WRC	3.23.54.9
2	E. 노비코프 / M-스포트 포드	포드 피에스타 RS WRC	+1.20.6
3	O. 타나크 / M-스포트 포드	포드 피에스타 RS WRC	+2.21.1
4	M. 오스트베르그 / 아답타 포드	포드 피에스타 RS WRC	+3.42.9
5	S. 오지에 / 폭스바겐	슈코다 파비아 S2000	+4.27.5
6	C. 애트킨슨 / 미니 포르투갈	미니 쿠퍼 워크스 WRC	+5.22.2
7	A. 미켈센 / 폭스바겐	슈코다 파비아 S2000	+6.12.5
8	M. 프로코프 / 체코 포드	포드 피에스타 RS WRC	+9.29.3
9	P. 솔베르그 / 포드	포드 피에스타 RS WRC	+9.52.3
10	L. 페데소리 / 개인	시트로앵 DS3 WRC	+20.35.6

기록은 시간, 분, 초, 10분의 1초. 2위 이하는 1위와의 기록차  
(10월18일~21일, 거리 1241.45km, 16개 SS 306.04km)

### 제13전 카탈루냐랠리

순위	드라이버 / 팀	엔진	기록
1	S. 로브 / 시트로앵	시트로앵 DS3 WRC	4.14.29.1
2	J. 라트발라 / 포드	포드 피에스타 RS WRC	+7.0
3	M. 히르보넨 / 시트로앵	시트로앵 DS3 WRC	+1.46.8
4	M. 오스트베르그 / 아답타 포드	포드 피에스타 RS WRC	+1.56.4
5	J. 니카라 / 개인	미니 쿠퍼 워크스 WRC	+16.07.9
6	C. 브린 / 개인	포드 피에스타 S2000	+18.10.4
7	C. 애트킨슨 / 미니 포르투갈	미니 쿠퍼 워크스 WRC	+19.14.7
8	P.G. 안데르손	프로톤 사트리아네오 S2000	+20.16.1
9	D. 소르도 / 프로드라이브 WRC	미니 쿠퍼 워크스 WRC	+25.40.6
10	E. 노비코프 / M-스포트 포드	포드 피에스타 RS WRC	+25.46.6

기록은 시간, 분, 초, 10분의 1초. 2위 이하는 1위와의 기록차  
(11월9일~11일, 거리 1391.73km, 18개 SS 405.46km)



# D. 프랭키티, 대역전극으로 우승 영광

## 2012 World Motorsports INDIANAPOLIS 500

시리즈의 절정 인디애나폴리스 500에서 첫 피트스톱 때 꼴찌로 떨어졌던 D. 프랭키티(치프 가네시)가 대역전극을 펼치며 우승의 영광을 차지했다. 예선에서는 웨보레가 혼다를 압도했지만 실제 우승컵은 혼다엔진의 차지였다. 올해의 인디 500은 선수가 35회나 바뀐 난전이었으며 1/3 가까운 10명이 리타이어했다.



### 혼다 대반격에 쉐보레 기죽어

인디카시리즈의 정상, 세계 3대 레이스의 하나로 꼽히는 인디애나폴리스 500이 지난 5월 27일 미국 인디애나폴리스 모터스피드웨이(1주 2.5마일, 200주)에서 운명을 갈랐다. 인디 500은 올해로 96회. D. 프랭키티(치프 가내시)가 대역전으로 우승하며 인디500 통산 3승의 위업을 달성했다.

제96회 인디500 1차 예선은 지난 5월19일 인디애나폴리스 모터 스피드웨이에서 벌어졌다. R. 브리스코(펜스키)가 같은 혼다엔진의 J. 힌치클립(안드레티)을 따돌리고 폴포지션(PP). 브리스코의 4주기록 2분38초9514는 힌치클립보다 0.0023초 빨랐다. 인디 96년 역사상 최단 시차다. 호주계 브리스코의 평균시속은

384.381km였다.

펜스키에 이어 안드레티군단이 2~4위. 펜스키가 다시 5, 6위. 피셔의 J. 뉴가튼에 이어 KV 트리오가 10위권을 메웠다. 한데 쉐보레, 혼다, 로터스의 엔진대전에서 쉐보레가 7위를 혼다에 내줬을 뿐 1~10위를 싹쓸이. 로터스는 이날 1~24위 결정전에 끼어들지도 못하고, 21일 월요일의 범프데이에 한 가닥 희망을 걸었다. 최종예선 범프데이(5월21일)에서 인디500의 33그리드가 확정됐다. 겨우 2대를 투입한 로터스는 끝내 꼴찌를 탈출하지 못하고 S. 데실베스트로(HVM)와 J. 알래지(팬포스)가 32, 33위에 머물러 체면을 구겼다. 그리드 1~10위 중 7위만을 내주며 혼다를 압도한 쉐보레 진영에서는 환성이 터졌다. 반면 혼다진영은 참담한 예선성적으

로 초상집 분위기를 면치 못했다.

더구나 인디조직위원회가 쉐보레가 걸고든 혼다의 터보규정위반제소를 기각했다. 쉐보레와 혼다의 균형을 잡기위한 고육책이었다. 그럼에도 혼다는 인디500 예선에서 절망적인 수렁에 빠졌다. 드디어 인디애나폴리스 500이 5월27일 모터스피드웨이에서 결승에 들어갔다. D. 프랭키티(치프 가내시)는 대열 끝지에서 살아나 극적인 역전드라마로 인디500 시상대 정상에 섰다. 그의 인디500 통산 3승째를 기록했다.

레이스 중반 프랭키티는 팀동료 S. 덕슨과 선두를 뺏고 빼앗겼다. 한데 2주를 남기고 T. 사토(레이홀 레터먼 레니건)가 끼어들어 프랭키티 사냥에 들어갔다. 사토는 최종주 첫 코너에서 프랭키티와 나란히 달렸다. 한데 빈틈을 찾지못해



치프 가내시 머신에 튕긴 뒤 방호벽을 들이받았다. 이어서 황기경보가 나고 이때부터 프랭키티를 선두로 인디카대열은 피니시라인까지 퍼레이드를 벌였다.

프랭키티는 200주 중 겨우 151주에 와서야 선두를 잡았다. 첫 스톱의 피트박스로 가던 프랭키티는 KV의 E. 비조에 추돌당해 꼴찌로 추락하고 말았다. 그 뒤 가파른 추월전 끝에 거둔 영광이었다. 이로써 시즌 첫승을 치프 가내시와 엔진공급업체 혼다에 바쳤다.

덕슨이 2위로 치프 가내시와 혼다의 원투. KV의 T. 카난이 3위로 쉐보레 그룹의 선두. 카난은 최종경보에 선두를 잡았지만 재출발에서 치프 가내시듀오에 밀렸다. 이번 레이스는 선두교체 35회로 인디500 사상 최다를 기록했고, 3분의 1에 가까운 드라이버 10명이 중도 탈락했다.

### 2012년 인디애나폴리스 500레이스

순위	드라이버 / 팀	엔진	랩	기록
1	D. 프랭키티 / 치프 가내시	혼다	200	2.58.51.2532
2	S. 덕슨 / 치프 가내시	혼다	200	+0.0295
3	T. 카난 / KV	쉐보레	200	+0.0677
4	O. 세르비아 / 드라이어&라인볼드	쉐보레	200	+2.9166
5	R. 브리스코 / 펜스키	쉐보레	200	+3.6721
6	J. 힌치클립 / 안드레티	쉐보레	200	+4.0962
7	J. 월슨 / 데일코인	혼다	200	+4.2430
8	C. 김볼 / 치프 가내시	혼다	200	+4.6056
9	T. 벨 / 슈미트	혼다	200	+5.6168
10	H. 카스트로네베스 / 펜스키	쉐보레	200	+7.6352
11	R. 바리첼로 / KV	쉐보레	200	+7.9240
12	A. 타글리아니 / 허타	혼다	200	+8.2543
13	G. 레이홀 / 치프 가내시	혼다	200	+8.7539
14	J.R. 힐드브랜드 / 팬더	쉐보레	200	+11.3423
15	J. 제이크스 / 데일코인	혼다	200	+13.4494
16	S. 파즈노 / 슈미트-해밀턴	혼다	200	+14.1382
17	T. 사토 / KV	혼다	199	+1랩
18	E.J. 비조 / KV	쉐보레	199	+1랩
19	M. 주르다인 주니어 / KV	혼다	199	+1랩
20	S. 부르대 / 드래건	쉐보레	199	+1랩
21	E.d. 카펜터 / 카펜터	쉐보레	199	+1랩
22	K. 레그 / 드래건	쉐보레	199	+1랩
23	A. 비트리츠 / 안드레티	쉐보레	190	+10랩
24	M. 안드레티 / 안드레티	쉐보레	187	+13랩
25	J. 뉴가든 / 사라 피셔	혼다	161	+39랩
26	S. 사베드라 / 안드레티	쉐보레	143	+67랩
27	R. 헌터-리이 / 안드레티	쉐보레	123	+77랩
28	W. 파워 / 펜스키	쉐보레	79	+121랩
29	M. 콘웨이 / 포이트	혼다	78	+122랩
30	B. 크라우슨 / 사라 피셔	혼다	46	+154랩
31	W. 커닝햄 / 포이트	혼다	42	+158랩
32	S. 드 실베스트로 / HVM	로터스	10	+190랩
33	J. 알에시 / 팬 포스 유나이티	로터스	9	+191랩

기록은 시간, 분, 초, 1만분의 1초. 2위 이하는 1위와 시차몰포지션=R.브리스코(펜스키), 새시=DW1, 타이어=파이어스톤 (5월27일, 인디애나폴리스 모터스피드웨이, 1주 4.023km, 200주)





# 아우디, 디젤 하이브리드 기술로 11번째 석권

## 2012 World Motorsports

### Le Mans 24 Hours

아우디가 제80회 르망24시간 내구레이스에서 디젤 하이브리드 레이싱카인 R18 e-트론 콰트로를 출전시켜 대회통산 11번째 우승이라는 대기록을 세웠다. LMP2는 스타워क्स 모터스포츠팀의 HPD ARX-03b, LMGTE Pro 클래스는 AF 코르쉐의 페라리458 이탈리아, 그리고 LMGTC Am에서는 라르브르 컴페티송의 쉐보레 콜벳 C6.R이 클래스 정상에 올랐다. 미쉐린타이어는 15년 연속 우승을 거뒀다.



### 토요타, 사고와 경주차 트러블로 리타이어

F1 모나코그랑프리, 인디애나폴리스 500마일과 함께 세계 3대 모터스포츠 이벤트인 르망24시간 내구레이스가 6월16~17일 제80회 경기를 치렀다. 1923년부터 시작된 르망24시는 참가차간 최고의 내구성을 겨루는 자동차경주대회다. 햇수로 계산하면 올해 92회를 맞게 되지만 1936년과 1940~48년, 1956년과 1968년엔 레이싱이 열리지 않아 80회째가 되었다. 이 대회는 프랑스자동차협회(ACO)가 주관하며 매년 24번째 토요일인 6월경 프랑스 르망에 자리한 라 샤프트서킷(1주 13.629km)에서 열린다. 3명의 드라이버가 번갈아가며 24시간 동안 쉬지않고 교박 달려 가장 많은 바퀴를 주행한 팀이 우승을 차지하게 된다. 24시간 동안 달리는 총 주행거리가 5,000km 이상이어서 레이스 완주율이 낮은 편이다. 역대 최다주행거리는 지난 2010년 우승팀 아우디 스포츠팀 노스아메리카가 기록한 5,410.71km다. 그동안 이 대회에서 가장 많은 우승컵을 거머쥔 자동차회사는 포르쉐다. 1970년 첫번째 우승을 차지한 이래 1998년까지 통산 16차례 타이틀을 거머쥐었다. 그 다음은 아우디로 10차례 우승을 차지했다. 아우디는 1999년 이 대회에 처음 출전했으며 2000년 R8로 첫 승을 따냈고, 2006년엔 사상 첫 디젤경주차 R10 TDI로 참가해 우승했다. 2011년엔 3.7리터 디젤엔진을 얹은 R18 TDI 경주차로 10번째 우승컵을 들어올렸다. 아우디는 2012년 르망24시간 대회에 사상 처음으로 디젤 하이브리드 레이싱카 R18 e-트론 콰트로와 5회 우승의 주역인 디젤차 R18 울트

라를 내세워 통산 11번째 우승을 노렸다. 대회에 출전한 아우디 레이싱카는 총 4대. 1번과 2번 차에는 아우디 R18 e-트론 콰트로가, 3번과 4번 차에는 아우디 R18 울트라가 각각 배정됐다. 여기에 토요타가 1999년 이후 처음으로 르망24시의 최고 클래스인 LMP1에 도전장을 내밀었다. 경주차의 새시는 독일에 위치한 토요타 모터스포츠 디비전이, 엔진은 일본에서 제작했다. 일본에서 개발된 파워트레인인 토요타가 자랑하는 하이브리드시스템과 휘발유엔진의 조합이다. 예선은 6월13~14일 이틀간 샤프트서킷에서 LMP1(Le Mans Prototype 1), LMP2(Le Mans Prototype 2), LMGTE Pro(Le Mans GT Endurance Professional), and LMGTE Am(Le Mans GT Endurance Amateur) 등 4개 클래스에 56팀이 출전한 가운데 진행됐다. R18 e-트론 콰트로에는 아우디 스포츠팀 요스트 소속이며 드라이버는 A. 로터러, M. 파슬러, B. 트렐뤼어 등 작년 우승멤버로 확정됐다. 다른 멤버로는 A. 맥니시, R. 카펠로, T. 크리스텐센이며, 아우디 스포트 북미팀엔 M. 록켄펠러, O. 야르비스, M. 보나노미로 구성되었다. 아우디의 유일한 경쟁자로 꼽히는 토요타레이싱은 F1 드라이버 출신 A. 부르츠와 K. 나카지마, A1 GP 프랑스대표 출신 N. 라피에르 등으로 만만치 않았다. 그리고 또 다른 토요타팀엔 F1 드라이버 출신 A. 데이비스와 S. 부에미 외에 S. 사라진으로 라인업을 구성했다. 이처럼 이번 대회엔 F1 드라이버 출신이 적잖이 눈에 띄었다. N. 하이드펠트와 N. 야니(이상

리벨리엔레이싱), M. 제네(아우디 스포츠팀 요스트), S. 나카노(보우센 기니온레이싱), K. 찬독(JRM), 4회의 챔프카 챔피언을 차지한 S. 부르데(메스카롤로)도 모습을 드러냈다. 최고령 드라이버로는 53세의 M. 브런들(그리베스모터스포츠)이 있다. 브런들은 LMP2 클래스에 그의 아들인 알렉스와 함께 출전했다. 예선은 두 시간씩 세 차례 진행되었다. 6월13일 저녁 10시부터 12시까지 진행된 LMP1 클래스 1차 예선에서 A. 로터러, M. 파슬러, B. 트렐뤼어 등으로 구성된 아우디 1호차가 3분25초453의 기록으로 잠정 폴포지션을 차지했다. 2, 3위 역시 아우디가 차지했고 토요타가 그 뒤를 이었다. 1위와 4위의 랩타임 차는 1.7초. 다음날 오전에 진행된 2차 예선 역시 아우디팀이 주도했으나 M. 제네, R. 두마스, L. 뒤발 등이 한 팀을 이룬 3호차가 1위로 올라섰다. 그러자 곧바로 최종 3차 예선에서 아우디 1호차가 3호차를 0.291초차로 제치고 폴포지션(PP)을 차지했다. 라이벌 토요타레이싱팀이 3그리드와 5그리드에 자리잡아 서킷엔 긴장감이 감돌았다. LMP2에서는 J. 마틴이 톱타임을 차지했다. ADR-멜타소속으로 T. 그라베스, J. 차로츠와 한조. 2차 예선까지 중위권에 머물렀으나 막판 극적으로 클래스 선두를 잡았다. LMGTE Pro의 선두경쟁은 페라리와 애스턴마틴, 쉘보레 등 3파전으로 벌어졌다. 결과는 페라리 458 GTC의 승리였다. 렉서리레이싱 소속으로 F. 마코비에초치, J. 멜로, D. 판바허가 한조를 이루어 라이벌 쉘보레 콜벳보다는 애스턴마틴 레이싱의 밴티지 GTE가 페라리 458을

## 미쉐린, 15년 연속 르망24시 우승

르망24시 내구레이스는 3명의 드라이버가 한 대의 머신으로 평균시속 200km 이상으로 24시간 동안 쉬지않고 달려 가장 많이 가는 팀이 우승하는 혹독한 레이스다. 그만큼 타이어의 역할이 중요하다. 미쉐린은 이번에 1~3위를 차지한 아우디 레이싱팀에 새 컴파운드로 개발한 하이브리드 슬릭타이어를 제공했다. 이 타이어는 노면상태에 따라 교체해야하는 기존 소프트-미디엄-하드타이어와 달리 젖은 노면, 마른 노면 가리지 않고 교체를 최소화하도록 제작된 모델이다. 그 결과 미쉐린이 자사 레이싱타이어를 탑재한 레이싱팀을 다시 한 번 우승으로 이끌었다. 15년 연속이다.

미쉐린은 이번 경기에서 아우디레이싱팀과 접전을 벌인 토요타 하이브리드팀과 닛산 델타윙팀에도 자사 타이어를 제공했다. 특히 닛산 델타윙팀을 위해 특별히 개발된 5kg 초경량 타이어(10/58-15)는 자유주행에서 타이어 교체없이 한 세트로 총 722km를 달리는 기록도 세웠다.

추격했다. 드라이버는 S. 무케, A. 페르난데스와 D. 튜너다. 마지막으로 LMGTE Am의 선두 그리드는 플라잉 리자드 모터스포츠의 포르쉐 997 GT3-RSR에 돌아갔다. S. 네이만, S. 펴펠리와 D. 로가 드라이버. 사고는 언제나 존재하는 것으로 J. 크리스토페 불잔은 수요일 예선

에서 사고를 당해 갈비뼈의 통증을 호소했다. 6월16일 오후 3시 제80회 르망24시 결승스타트. 24명명이 지켜본 가운데 다음날(17일) 오후 3시까지 1주 13,629km의 서킷을 돌았다. 결국 LMP1 부문에선 지난해 우승팀인 페슬레르, 로테레르, 트렐뤼에가 디젤 하이브리드 레이싱카 R18 e-트론 콰트로안 378랩(총거리 5,151.8km)을 질주한 끝에 1위로 결승선을 통과하며 아우디에 11번째 우승컵을 안겼다.

올해 우승팀은 지난해 자신들이 경신한 355랩 주파기록을 다시한번 갈아치웠으며 피트스톱만 33차례 진행했다. 또 아우디 R18 e-트론 콰트로(2호차) 디젤하이브리드 레이싱카와 아우디 R18 울트라(4호차) 디젤레이싱카가 각각 2위와 3위로 결승선을 통과하며 르망24시간 레이스 시상대를 아우디가 점령했다.

R18 e-트론 콰트로에 아우디 최초의 디젤하이브리드 레이싱카로 아우디의 TDI 디젤엔진기술과 하이브리드기술로, 초경량 설계기술의 결합을 통해 'e-트론 콰트로' 라는 새로운 구동 시스템을 구현했다. R18 울트라 역시 초경량 설계기술로 제작된 차체에 모노터보차저를 장착한 혁신적인 구조의 소형 3.7리터 V6 TDI 엔진을 탑재한 레이

싱카로 엔진의 높은 효율성 덕분에 최고출력 510마력과 86.7kg·m의 최대토크를 뽑아냈다.

반면 관심을 모았던 토요타의 하이브리드 머신은 사고와 경주차 트러블로 리타이어했다. 토요타 8호차 핸들을 잡은 안토니 데이비스은 물산 코너에서 AF 코르세팀 드라이버 P. 페라찌니와 부딪쳐 82랩에서 도중하차 했다. 또다른 토요타 경주차를 몬 K. 나카지마는 엔진트러블로 24시간 동시작 11시간만에 레이스를 포기했다.

LMP2는 스타워क्स 모터스포츠팀의 HPD ARX-03b가 정상에 올랐다. 드라이버는 R. 달지엘, E. 포토리피오, T. 킴버 스미스. 시상대 2, 3위는 오레카03 닛산으로 출전한 띠리에 TDS 레이싱과 페콤레이싱의 몫이었다.

LMGTE Pro 클래스는 AF 코르세의 페라리 458 이탈리아, 그리고 LMGTE Am는 라르브르 컴페티송의 쉘보레 콜벳 C6.R이 클래스 정상에 올랐다. 독일메이커가 르망에서 우승한 것은 이번이 31번째. 그리고 현역드라이버로는 T. 크리스텐센이 7승(1997, 2000~2005, 2008년)으로 최다승. F. 비엘라(42세)가 8전 5승, D. 피로(45세)는 10전 5승이다. 최다승 역대 2위는 1970~80년대 주름잡은 J. 아이크스(6승)다.

사진\_아우디·페라리·GM 제공

## 제80회 르망24시간 내구레이스 결과

순위	드라이버 (팀)	경주차	엔진 / 타이어	랩
<b>LMP1 클래스</b>				
1	A. 로터러 / M. 파슬러 / B. 트렐뤼에(아우디 스포츠팀 요스트)	아우디 R18 e-트론 콰트로	아우디 TDI V6 3.7ℓ 터보 / 미쉐린	378
2	A. 맥니시 / R. 카펠로 / T. 크리스텐센(아우디 스포츠팀 요스트)	아우디 R18 e-트론 콰트로	아우디 TDI V6 3.7ℓ 터보 / 미쉐린	377
3	O. 아르비스 / M. 보나노미 / M. 로칸펠러(아우디 스포츠 노스아메리카)	아우디 R18 울트라	아우디 TDI V6 3.7ℓ 터보 / 미쉐린	375
4	N. 프로스트 / N. 하이드펠트 / N. 야니(라벨리언레이싱)	롤라 B12/60	토요타 RV8KLM V8 3.4ℓ / 미쉐린	367
5	M. 제네 / R. 뒤마 / L. 뒤발(아우디 스포츠팀 요스트)	아우디 R18 울트라	아우디 TDI V6 3.7ℓ 터보 / 미쉐린	366
<b>LMP2 클래스</b>				
1	E. 포토리피오 / R. 달지엘 / T. 킴버-스미스(스타워क्स 모터스포츠)	HPD ARX-03b	혼다 HR28TT V6 2.8ℓ 터보 / 던롭	354
2	P. 띠리에 / M. 배슈 / C. 틴사우(띠리에 TDS레이싱)	오레카03	닛산 VK45DE V8 4.5ℓ / 던롭	353
3	L.P. 컴팡 / P. 카퍼 / S. 아야리(페콤레이싱)	오레카03	닛산 VK45DE V8 4.5ℓ / 던롭	352
4	P. 라구에스 / N. 판시아티치 / R. 루시노브(시그네텍-닛산)	오레카03	닛산 VK45DE V8 4.5ℓ / 던롭	351
5	C. 주글 / E. 줄리안 / R. 곤잘레스(그리브스 모터스포츠)	자이텍 Z11SN	닛산 VK45DE V8 4.5ℓ / 던롭	348
<b>LMGTE Pro 클래스</b>				
1	G. 피자켈라 / G. 브루니 / T. 빌란더(AF 코르세)	페라리 458 이탈리아 GTC	페라리 V8 4.5ℓ / 미쉐린	336
2	F. 마코비에츠키 / J. 멜로 / D. 판바히(럭서리 레이싱)	페라리 458 이탈리아 GTC	페라리 V8 4.5ℓ / 미쉐린	333
3	S. 무케 / A. 페르난데스 / D. 터너(애스턴마틴레이싱)	애스턴마틴 밴티지 GTE	애스턴마틴 V8 4.5ℓ / 미쉐린	332
4	A. 베르톨리니 / O. 베레타 / M. 시오시(AF 코르세)	페라리 458 이탈리아 GTC	페라리 V8 4.5ℓ / 미쉐린	326
5	A. 가르시아 / J. 마그누센 / J. 테일러(콜벳레이싱)	쉐보레 콜벳 C6.R	쉐보레 V8 5.5ℓ / 미쉐린	326
<b>LMGTE Am 클래스</b>				
1	P. 보른하우저 / J. 카날 / P. 라미(라르브르 컴페티송)	쉐보레 콜벳 C6.R	쉐보레 V8 5.5ℓ / 미쉐린	329
2	A. 풍스 / N. 아르민도 / R. 나락(MSA 퍼포먼스 멧뚱)	포르쉐 997 GT3-RSR	포르쉐 4.0ℓ / 미쉐린	328
3	T. 크론 / N. 존슨 / M. 루골로(크로네이싱)	페라리 458 이탈리아 GTC	페라리 V8 4.5ℓ / 던롭	323
4	S. 니만 / S. 펴펠리 / D. 로(플라잉 리자드 모터스포츠)	포르쉐 997 GT3-RSR	포르쉐 4.0ℓ / 미쉐린	313
5	C. 부레 / P. 기봉 / J.P. 벨록(라르브르 컴페티송)	쉐보레 콜벳 C6.R	쉐보레 V8 5.5ℓ / 미쉐린	309





# WRC 챔피언 출신 C. 사인츠의 아들 4위 차지

## 2012 World Motorsports MASTERS of F3

F3대회로는 세계 최고의 권위를 자랑하는 마스터즈 F3전에서 스페인 드라이버 D. 준카텔라가 우승컵의 주인공이 되었다. 2위와 3위는 이태리와 네덜란드 출신의 드라이버들이 차지했다. 특히 반 아셀동크는 4위로 출발했으나 홈팬들의 열렬한 응원덕에 막판 역전극을 펼치며 시상대 마지막 자리를 차지하는 놀라운 실력을 보여주었다. 각국 F3 대표들이 출전했지만 유럽F3 출신들이 시상대를 점령했다

## 스페인의 D. 준카델라 정상등극

7월15일 수도 암스테르담에서 북서쪽으로 25km 가량 떨어진 네덜란드의 휴양도시 잔부르트(Zandvoort)에서 F3 대회로는 세계 최고의 권위를 자랑하는 마스터즈 F3 결승전이 열렸다. 잔부르트서킷 주변의 소음문제가 불거지면서 한때(2007~2008) 벨기에의 줄더서킷으로 개최지가 옮겨지기도 했으나 지난 2009년부터 다시 잔부르트로 복귀해 치러지고 있다.

2,000cc급 4기통 엔진으로 4.3km 길이의 구불구불한 트랙을 25바퀴 돌아 승부를 내는 F3 또한 극한의 조건에서 속도를 겨루는 모터스포츠이다. 급격한 코너링, 시속 240km를 넘나드는 업다운의 속도 등 극한 조건을 이겨내기 위해서는 최고의 타이어가 필요하기 때문에 공식 타이어 공급업체가 되는 것은 품질과 기술력을 인정받는 계기가 된다. 우리나라의 금호타이어는 지난 2002년부터 일본의 브리지스톤을 제치

고 마스터즈 F3의 공식스폰서로 선정되어 11년간 참가차량 전체에 자사 대표브랜드인 '엑스타(ECSTA)' 레이싱용 타이어를 유상으로 독점공급했으며 현재 2014년까지 연장계약을 체결한 상태다.

지난해에는 엑스타(ECSTA) S700, W700 등 400여개를 전량 유상공급했다. 참가 첫 해인 2002년에는 참가머신 16대 모두가 '전년기록 갱신'이라는 놀라운 성과를 이루었고, 매년 기록을 앞당기며 금호타이어 레이싱타이어의 성능과 기술력을 입증해왔다. 경기가 열리는 기간 동안 작은 해변마을 잔부르트는 '금호타운'으로 변모한다. 결승전이 열리는 날에는 2만여명의 관중이 모인 경기장이 금호의 로고와 주력제품인 고성능(UHP)타이어 '엑스타(ECSTA)' 광고로 뒤덮인다.

경기는 토요일 치르는 예선순위로 일요일의 결승그리드를 정하는 방식이다. 20명이 참가한

가운데 진행된 예선에서 달아오른 열기만큼 사고가 많아 7주만에 경기를 끝마쳐야 했다. 예선을 마치지 못한 차가 무려 8대에 달했으며 유로 F3에서 활동 중인 D. 준카델라(프리마파워팀)가 최고속력을 기록하며 폴포지션을 잡았다. 준카델라는 람보르기니 가야르도를 좋아한다는 21세의 스페인 청년으로 2011년 마카오F3 챔피언과 2012년 유로F3 챔프, FIA 유로피언 F3 챔피언 등의 경력을 가지고 있다.

2위는 월드렐리챔피언십(WRC) 챔프출신 C. 사인츠의 아들인 C. 사인츠 주니어(칼린), 그리고 2011년 이탈리아F3 종합3위를 한 R. 마시엘로(프리마파워팀)가 3위, 영국 F3에서 활동 중인 H. 반 아셀동크(포텍모터스포츠)가 2열 마지막 자리를 차지했다.

오후 3시20분, 지축을 울리는 굉음을 내며 각국에서 출전한 20대의 경주차가 힘차게 엑셀을 밟으며 출발했다. 맑은 날씨에 기온은 23도, 트





랙은 드라이컨디션에 노면온도 25도였다. 출발과 함께 폴포지션의 준카델라가 앞으로 치고 나가는 사이 3위의 마시엘로가 사인츠를 제치고 2위로 나섰다. 초반에 형성된 프리마파워팀의 원투체제는 한동안 이어졌다. 프리마파워팀의 속도는 이미 오전 워업 때부터 확인된 것이었다. 9위로 출발한 M. 루이스(프리마파워팀)는 2주째 F. 로센퀴스트(위케모터스포츠)를 추월해 곧바로 8위로 나섰다. 상위권 변동없이 경기가 끝나는 것이 아닌가 싶던 16주째에 예선 13위였던 S. 젤더가 사고로 리타이어하고 말았다. 이 경주차를 치우기 위해 17주째 세이프티카가 투입되면서 선두권과 중위권의 격차가 줄어들었고, 따라서 경기결과를 점치기 힘들게 되었다.

19주째 세이프티카가 빠지면서 재스타트에 들어갔다. 이때 마시엘로가 반 아셀동크(포텍모터스포츠)를 재빨리 따돌리고 3위로 부상했다. 여기서부터 드라마틱한 역전극이 시작되었다. 2위 사인츠를 기세 좋게 압박하던 마시엘로가 2바퀴를 남겨둔 23주에서 메인스트리트 끝 직선으로 꺾이는 리스보아코너에서 멋지게 추월에 성공해 2위로 뛰어올랐다. 하지만 D. 준카델라까지 잡기에는 시간이 모자랐다. 결국 준카델라가 39분28초565의 기록으로 우승자가 되었고 대역전극을 펼친 마시엘로가 7초가량 뒤진 기록으로 2위에 올랐다. 준카델라는 “성능 좋은 타이어 덕분에 경기내내 꾸준한 랩타임을 유지할 수 있어 좋은 성적을 거뒀다”고 말했다. 원투피니시를 기대했던 H.

반 아셀동크(포텍모터스포츠)가 3위, 예선 2위 사인츠 주니어는 4위로 내려갔고 P. 워렌(위케모터스포츠), W. 볼러(칼린), A. 린(포텍모터스포츠), M. 루이스(포텍모터스포츠) 등이 뒤를 이었다. 2012년 마스터즈 F3는 유럽세의 약진이 두드러졌다. 스페인 출신의 준카델라부터 10위 S. 윌러까지 톱10 가운데 S. 윌러(프리마파워팀)를 제외하고 모두 유럽출신이다. S. 윌러는 미국출신으로 2011년 시즌에 이태리 F3시리즈에 이어 2012년 시즌엔 유로 F3 등에 출전했다. 반면 메이커들의 꾸준한 투자와 노력이 조금씩 결실을 맺고 있는 일본 등 아시아권에서는 단 한 명의 드라이버도 출전하지 못했다.



### 마스터즈 오브 F3결과

순위	드라이버 / 팀	랩	기록
1	D. 준카델라 / 프리마파워팀	25	39:28.565
2	R. 마시엘로 / 프리마파워팀	25	+7.594
3	H. 반 아셀동크 / 포텍모터스포츠	25	+17.394
4	C. 사인츠 주니어 / 칼린	25	+18.473
5	P. 워렌 / 위케모터스포츠	25	+22.008
6	W. 볼러 / 칼린	25	+27.611
7	A. 린 / 포텍모터스포츠	25	+29.450
8	M. 루이스 / 프리마파워팀	25	+29.975
9	F. 로센퀴스트 / 위케모터스포츠	25	+31.793
10	S. 윌러 / 프리마파워팀	25	+32.613
11	P. 데라니 / 포텍모터스포츠	25	+34.110
12	G. 우하네 / 더블레이싱	25	+41.954
13	D. 반 데 라르 / 칼린	25	+48.363
14	A. 로다 / 조젤러레이싱	25	+50.978
15	C. 달이 / 더블레이싱	25	+56.787
16	J. 웹스터 / T-스포츠	25	+1.27.234
17	S. 갓다드 / T-스포츠	24	+1랩
18	L. 사 실바 / 양골레이싱	21	+4랩
Ret	S. 젤더 / 조젤러레이싱	16	-
Ret	F. 세라렐스 / 포텍모터스포츠	0	-



# S. 페테랑셀, 다카르랠리서 통산 11승 신고

## 2013 World Motorsports DAKAR RALLY

프랑스출신 S. 페테랑셀이 통산 11번째 다카르랠리를 정복했다. 이미 다카르랠리 모터바이크 부문에서 6차례 우승기록을 달성한 페테랑셀은 카부문에서 개인 통산 5번째 정상에 오르며 '다카르랠리의 사나이' 라는 명성을 재확인했다. 모터바이크 부문에서는 프랑스의 C. 데스프레(KTM)가 대회 2연패를 차지했다. 콰드에서는 아르헨티나의 마르코 파트로넬리(야마하), 트럭에서는 러시아의 아드워드 니콜라에프(카마즈)가 우승했다.

## 미니 컨트리맨 2년 연속 다카르정복

새해 1월5일 페루 해안가에 자리한 리마에서 시작되어 20일까지 2주간 레이스를 벌이면서 각 자동차 메이커들의 땀을 쏟아 부은 기술대결이 펼쳐졌다. 참가자들은 페루의 아타카마사막과 해발 4,800m가 넘는 안데스산맥을 넘어 아르헨티나를 거쳐 칠레의 수도 산티아고까지 총 8,574km를 이동했다. 이 가운데 절반정도인 4,155km가 경쟁구간이었다.

남미에서 5년연속 진행된 다카르레리는 메인종목인 카(152대) 외에 바이크(183대), 쿼드(38대), 트럭(75대) 등 4개 부문에 572대가 참가했다. 참가를 준비하는 메이커들은 첫 구간부터 사막을 달리게 되는 코스특성으로 인해 출발부터 긴장했다. 특히 보다 스릴있는 코스구성을 위해 페루의 아타카마사막과 안데스산맥의 일부가 코스에 포함되면서 자동차 내구성에 한층 신경을 써야했다.

드라이버와 코드라이버가 한 조를 이룬 카(Car) 부문에선 미니 컨트리맨이 2년 연속 우승을 거둘 수 있을지에 관심이 모아졌다. 레이스결과 프랑스 출신 S. 페테랑셀(몬스터에너지 X-레이드)은 코드라이버 장 폴 코트레와 호흡을 맞춰 두 번째 스테이지에서 일찌감치 종합선두로 올라섰다. 이후 경기를 마칠 때까지 한 번도 선두 자리를 놓치지 않으며 전년도와 마찬가지로 압도적인 기량을 과시해 38시간32분39초의 기록으로 개인통산 11번째 우승컵을 가져갔다. 그동안 이 대회에 23차례 출전해 이미 바이크부문에 6차례 우승을 차지한 페테랑셀은 카부문에 서도 개인통산 5번째 우승의 위업을 달성해 '다

카르렐리의 사나이' 라는 명성을 재확인하며 이 부문 최다 우승기록을 세웠다.

페테랑셀의 애마는 랠리전문팀인 X-레이드에서 만든 미니 컨트리맨 올4레이싱이었다. 상시 사륜구동시스템을 탑재한 컨트리맨 올4는 다카르레리의 험난한 노면조건에서도 뛰어난 민첩성, 안정성, 트랙션을 발휘했다. 다만 3.0L 트윈터보 디젤엔진을 얹어 고산지대인 7레그부터는 다소 불리할 것으로 예상되었지만 산뜻하고 귀여운 라임그린 미니 컨트리맨 올4라리카의 핸들을 잡은 페테랑셀은 특별한 트러블없이 자신과의 싸움에서 승리했다. 미니에게는 2연패라는 선물을 안겨주었다.

2위는 선두보다 42분 뒤진 남아공출신 G. 드빌리에(토요타)로 작년 이 대회에서 3위를 차지해 시작 전부터 페테랑셀의 강력한 라이벌로 주목을 받았다. 드빌리에에는 토요타 하이럭스로 출전하여 초반부터 흔들림없는 레이스를 펼치며 한때 페테랑셀을 추월사정권에 넣었으나 뜻을 이루지는 못했다.

3위는 오렌지미니의 레오니드 노비츠키, 4위 역시 미니의 N. 로마였다. 사실 두경을 열기 전엔 로마와 노비츠키는 지난해 각각 2, 4위를 차지했기 때문에 러시아출신 노비츠키보다 스페인계 로마가 더 좋은 성적을 낼 것으로 예상했었다. 하지만 노비츠키는 이번 대회에서 세 번째 레그부터 3, 4위를 꾸준히 유지했다. 반면 로마는 5, 9, 12, 14레그에서 1위를 차지했지만 초반 GPS 고장으로 허비한 시간 때문에 종합4위에 그쳤고, 아르헨티나출신 올란도 테라노바가 그 뒤를 이었다. 경주차는 BMW X3 CC. 이로써 이번 대

회에 6대의 미니와 1대의 X3 CC를 출전시킨 미니 X-레이드는 톱5에 무려 4대를 올려놓았다.

카타르 레드볼팀의 카를로스 사인츠와 알리아 역시 우승후보였다. 카타르 레드볼팀은 2011년 이 대회 우승자인 알 아티야가 만든 팀으로 이번 대회에 V8 7,000cc 휘발유엔진을 얹은 버기카를 가지고 나왔으나 그다지 위협이 되지 못했다. 그동안 4륜구동만 타던 사인츠가 2륜구동인 버기에 적응하지 못하는데다 GPS와 전자장치트러블에 엔진고장까지 겹치며 6레그에서 도중하차 하고 말았다. 팀동료 알리아 역시 3, 4, 6레그에서 깜짝 우승컵을 안으며 종합선두 페테랑셀을 쫓았지만 9레그에서 나무와 충돌하며 리타이어하고 말았다.

미니를 여자들이나 타는 차라고 비웃던 마초대장 R. 고든은 허머 H3를 앞세우고 도전해서 14위를 했다. 미국출신인 그는 꾸준히 톱5에 들려고 노력했지만 첫날 모래언덕을 빠져나오느라 많은 시간을 허비했고, 4레그에서는 전복사고를 당해 톱10에도 들지 못했다. 이로써 카부문은 152대가 출전해서 90대만 경기를 마쳐 59.2%의 완주율을 기록했다.

한편 혼다는 새로운 워크스머신을 앞세워 24년만에 다카르레리 바이크부문에 뛰어 들었다. CRF450X를 바탕으로 한 프로토타입은 엔진, 개조작업, 장거리주행 등 각종 테스트를 통해 사막·바위산·험로에서의 탁월한 전투력을 확인했다. 앞서 혼다는 슈퍼스포츠 바이크 RC30으로 1987년 세계내구선수권시리즈에서 연속 챔피언에 올랐으며 RVF750의 고차원 기술을 바탕으로 개발한 시판모델은 지금도 많은 팬들





의 사랑을 받고 있다. 경기 전에 혼다레이싱 사장 스키 데쓰오는 “반드시 승리한다는 각오다”며 “그렇지 않으면 2위도 할 수 없다”고 할 만큼 결연한 의지를 보였다.

하지만 바이크부문에서는 C. 데스프레(KTM)가 43시간24분22초의 기록으로 2005, 2007, 2010, 2012년에 이어 다섯번째 우승컵을 안았다. 그는 랭킹 5위 이하로 떨어지지 않으며 페이스를 조절했다. 초반부터 무리하지 않고 착실하게 달리면서 다른 선수가 실수하기를 기다린 것이다. 7레그에서 고장난 트랜스미션을 교체해 페널티 15분을 받기도 했다. 이 때문에 우승에서 멀어지는 듯했지만 백전노장답게 곧바로 페이스를 되찾아 선두로 나선 뒤 가장 먼저 피니시라인을 통과했다.

종합2위는 데스프레의 워터 캐리어로 참가한 호벤 파리아였다. 워터 캐리어는 팀의 메인선수가 필요할 때 물을 비롯해 연료, 파츠까지 떼어주는 역할을 한다. 팀플레이로 자신을 희생해 우승 가능성이 높은 선수를 밀어주는 것이다. 시상대 마지막 자리의 주인공은 칠레의 랠리영웅인 살로테 프란시스코 로페즈였다. KTM의 이번 제이크스와 호안 페데로가 그 뒤를 이었다. 이로써 KTM이 톱5를 싹쓸이했고, 혼다와

야마하 그리고 허스크바나가 중위권 다름을 보였다. 레이스결과, 올리버 페인을 앞세운 야마하가 6위로 최고성적을 거두었다. 4, 5레그에서 각각 2위로 들어왔지만 7레그 모래언덕에서 빠지는 바람에 타격이 컸다.

한편 지난해 이 대회에서 2위를 차지한 M. 코마는 어깨부상으로 이번 대회참가를 포기했다. 대신 미국 모터크로스 챔피언출신인 C. 카셀리(KTM)가 코마의 바이크를 타고 출전했다. 카셀리는 다카르랠리 첫 출전인데도 코마로부터 얻은 다양한 정보를 바탕으로 7레그와 11레그에서 우승컵을 안았지만 종합 31위의 성적에 만족했다. 8레그에서 종합선두로 나선 야마하의 디비드 기스띠유는 9레그에서 소와 충돌해 어깨 부상을 당하고 연료탱크까지 파손되었다. 뒤따라오던 팀 동료 올리버 페인이 연료를 보충했지만 부상 때문에 리타이어했다. 바이크는 총 183대가 출전해 비교적 많은 125대가 완주하며 완주율 68.3%를 기록했다.

과드부문에서는 아르헨티나출신의 M. 파트로넬리(야마하)는 첫날 3위를 하고 그 다음부터 종합1위를 유지해 개인통산 세 번째 우승컵을 들어올렸다. 이전에 2위도 두 번 했는데 그때 당시의 1위는 친형 알렉산드로였다. 형제가 번갈아 가면

서 1, 2위를 나눠 가졌다가 이번 대회엔 동생만 나왔다. 38대가 출전하여 26대가 완주했다.

트럭부문에서는 지난해 이베코가 가져갔던 타이틀을 카마즈의 에드워드 니콜라예프가 되찾아 왔다. 니콜라예프는 미캐닉출신으로 드라이버가 된 특이한 경력을 가지고 있다. 지난해 우승자 G. 데로이의 이베코는 4위에 만족해야 했다. 트럭부문은 75대가 출발해서 60대가 피니시라인을 통과해 완주율이 80%로 가장 높았다. ‘죽음의 경주’로 불릴만큼 해마다 험난한 레이스가 펼쳐지는 다카르랠리는 올해 대회에서도 바이크부문에 출전한 토마 버진(프랑스)을 포함, 총 3명이 목숨을 잃었다. 버진은 이날 칠레와 아르헨티나 국경부근지역에서 경주도중 경찰차를 들이받았다. 전날 페루와 칠레국경 부근 지역에서 대회지원차량과 택시가 부딪쳐 택시에 타고 있던 2명이 사망했다. 다카르랠리에서는 2005년부터 해마다 사망자가 나오고 있다. 2005년에 선수 2명과 관중 1명이 사망한 것을 시작으로 2006년 3명, 2007년 2명, 2009년 3명이 숨졌다. 2010년부터 2012년까지 3년 연속 1명씩의 사망자가 발생한 바 있다.

### 다카르랠리 카부문 결과

순위	드라이버 / 팀	경주차	기록
1	S. 페테랑셀 / 몬스터 에너지 X-레이드	미니 컨트리맨	38.32.39
2	G. 드빌리에 / 임페리얼 토요타	토요타 하이럭스	39.15.01
3	L. 노비츠키 / 몬스터 에너지 X-레이드	미니 컨트리맨	40.01.01
4	N. 로마 / 몬스터 에너지 X-레이드	미니 컨트리맨	40.09.22
5	O. 테라노바 / X-레이드	BMW X3 CC	40.21.49

### 다카르랠리 과드부문 결과

순위	드라이버 / 팀	기록
1	M. 파트르넬리 / 야마하	49.42.42
2	I. 카잘레 / 야마하	51.33.17
3	R. 소닉 / 야마하	52.59.31
4	L. 보네토 / 혼다	54.18.39
5	S. 팔마 / 캔암	54.18.39

### 다카르랠리 바이크부문 결과

순위	드라이버 / 팀	경주차	기록
1	C. 데스프레 / KTM 레드불랠리 팩토리	KTM	43.24.22
2	R. 파리아 / KTM 레드불랠리 팩토리	KTM	43.35.05
3	F. 로페즈 / 타마루갈 XC	KTM	43.32.10
4	I. 제이크스 / 나드 레스 어드벤처	KTM	43.48.16
5	J. 페데로 / AMV 레드불 KTM 팩토리	KTM	44.19.51

### 다카르랠리 트럭부문 결과

순위	드라이버 / 팀	기록
1	E. 니콜라예프 / 카마즈	39.41.43
2	A. 마르데예프 / 카마즈	40.18.53
3	A. 카르기노프 / 카마즈	40.19.40
4	G. 데로이 / 이베코	40.22.59
5	M. 코로미 / 타트라	40.43.30

※기록은 시간, 분, 초

※기록은 시간, 분, 초

# 금호타이어, 대한민국 레이싱 견인하다



지난 몇 년 전까지만 해도 한국은 유럽, 미국, 일본 등에 비해 상대적으로 시스템부족과 소수의 마니아층만이 즐기는 스포츠라는 대중들의 인식으로 인해 '모터스포츠 불모지'로 불렸다. 하지만 현재는 국내에서 각종 레이싱대회가 열리며 대중적인 스포츠로 인지도를 높이고 있다. 모터스포츠에 대한 관심이 높아지면서 관련업계 기업들의 행보도 주목받고 있다. 국내기업 중에는 단연 금호타이어의 약진이 두드러지고 있다.

한 때 각종 모터스포츠 대회에는 대부분의 글로벌 완성차 업체들이 참가해 자사의 실력을 뽐내곤 했다. 엔진성능을 비롯한 경주차 퍼포먼스로 우수한 기술력을 내세운 메이커들의 각축의 장으로써 모터스포츠는 1980~90년대 전성기를 구가했지만 이후 내리막길을 걸어왔다. 이유는 메이커들이 대회참가를 위해 막대한 금액을 들여 차를 개발한 것에 비해 거둬들이는 효과가 적다고 평가했기 때문이었다. 여기에 글로벌 금융위기를 겪으며 각종 레이싱대회에서 빠져나가기 시작했다.

실제로 F1의 경우 혼다, 토요타가 잇따라 불참을 선언하며 일본차 업체는 자취를 감췄고, BMW도 참가를 포기했다. 차의 트렌드가 변한 것도 원인중 하나로 꼽힌다. 큰 배기량의 엔진으로 출력을 높이는 게 유행처럼 확산됐으나 환경에 대한 규제가 늘어나고 고연비 차에 대한 선호도가 줄어들면서 고성능 차에 대한 개발이 주춤해졌다. 당시 혼다는 연간 수천억원에 이르는 개발비를 투자해 전담기술자를 하이브리드카와 연비절감을 위한 기술개발에 투입하도록 했다.

이와 비슷한 이유로 모터스포츠에 대한 각 메이커의 참가가 한동안 시들해졌으나 최근들어 각 브랜드가 다시금 참여폭을 넓히고 있는 추세이다. 엔진크기는 줄이면서도 성능을 향상시킨 차의 개발이 늘어났고, 일반적으로 위에서도 퍼포먼스를 즐길 수 있는 차에 대한 욕구도 상대적으로 커졌기 때문이다.

이처럼 모터스포츠에 대한 관심이 높아지면서 관련업계 기업들의 행보도 주목받고 있다. 현대차도 그중의 하나이다. 현대차는 지난해 파리모터쇼에서 i20 월드랠리챔피언십(WRC) 랠리카를 내놓으며 한동안 철수했던 모터스포츠 세계로 돌아오겠다고 밝혔다. WRC는 국제자동차연맹(FIA)이 공인하는 랠리경기의 최고봉으로 올시즌 4개 대륙에서



13번의 경기가 펼쳐지고 있다. 시트로엥의 DS3, 미니의 미니쿠퍼 JCW, 포드의 피에스타 RS 등 3개 모델이 경쟁하는 레이스다. 이들 차는 모두 유럽에서 인기있는 모델들로 경기력이 곧 차의 성능을 대변한다고 볼 수 있다.

현대차는 지난해 파리모터쇼에서 처음 공개한 'i20 랠리카' 개발을 마무리짓는 한편 레이싱에 투입할 드라이버 물색에 나섰다. 올해는 WRC 대회분위기에 적응하고 새 랠리카의 오류를 보완한 뒤 2014년부터 본격적으로 대회에 참가할 예정이라고 한다. 이를 위해 현대차는 독일 프랑크푸르트에 현대모터스포츠팀을 만들었다.

현대차가 WRC대회 참가결정을 내린 이유는 여러가지가 있다. 무엇보다 유럽 자동차시장을 공략하기 위해서는 WRC에서의 활동을 통한 인지도 높이기가 필수적이다. 아직 유럽에선 현대차의 인지도가 낮은 편이다. 따라서 WRC에서 활발하게 활동하고 좋은 성적을 거둔다면 브랜드 인지도 향상효과를 누릴 것이다. 이 대회에서 잔뼈가 굵었다고 할 수 있는 푸조, 르노, 시트로엥, 폭스바겐 등이 좋은 예다. 특히 시트로엥은 WRC에서 세바스티앙 로브라는 걸출한 드라이버를 통해 독보적인 입지를 구축해왔으며 이는 DS3, DS4와 같은 모델들의 판매에 지대한 영향을 미쳤다.

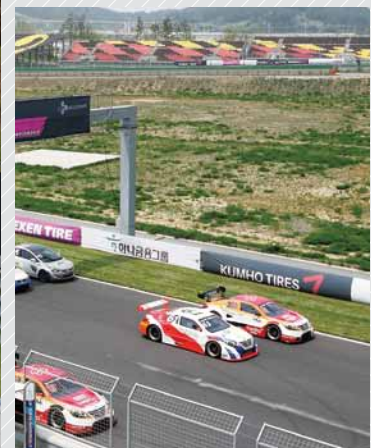
또 다른 이유는 기술 및 다양한 데이터 확보에 있다. 장기적으로 랠리에 참가하면서 기술을 개발하고 연마해 고성능차 개발에 활용하겠다는 것이다. 도요타, 혼다, 닛산 등 일본의 '빅3' 브랜드들이 F1과 WRC, 르망24시간 내구레이스 등 다양한 대회에 참가하면서 엄청난 양의 데이터를 축적했으며 이를 통해 렉서스 LF-A와 혼다 NSX 등 고성능차를 만들어낸 것과 같은 맥락이다. i20 랠리카가 배기량 1,600cc로 작지만 최고출력은 300마력으로 강한 만큼 차체강성이나 서스펜션세팅 등에서 고급기술정보를 얻을 수 있을 것이다. 랠리카는 4륜구동이기 때문에 이 부문에 대한 노하우 축적 및 기술적 진보도 상당히 짧은 시일 내에 이를 가능성이 높다.

한국지엠도 국내 모터스포츠팀을 후원하겠다고 올해도 어김없이 나섰다. 벌써 7년째 열애중이다. 한국지엠은 국내에서 모터스포츠팀의 저변이 약해 브랜드 이미지 제고에 실효를 거두고 있지 못하다는 사실을 알지만 단순한 마케팅차원이 아닌 저변확대를 위해 양산차의 레이싱경기에 후원을 꾸준히 하고 있다.

일반 양산차의 매력과 성능을 고객들에게 전달하겠다는 목표로 지난 2007년부터 쉐보레레이싱팀을 창단해 국내대회에 참가하고 있다. 쉐보레레이싱팀은 올시즌 크루즈의 레이싱카 버전을 대회규정에 맞게 새로 정비하고 이재우 감독 겸 선수, 래퍼 김진표 등 팀 전력정비를 모두 마쳤다고 한다.

타이어기업 중에는 단연 금호타이어의 약진이 두드러진다. 가장 먼저 모터스포츠팀으로 눈을 돌린 금호타이어는 미국 해외연구소(KATC)를 설립한 1990년부터 레이싱타이어 개발을 본격화했다. 1992년 영국 MG오너스클럽시리즈 참가를 시작으로 그해 1월 영국 패스트에 최초로 300개의 레이싱타이어를 공급했다.

금호타이어가 세계모터스포츠팀에게 뚜렷한 족적을 남긴 것은 지난 1999년 국내에서 열린 제1회 창원 F3슈





퍼프리다. F3는 'F1으로의 도약을 위한 관문'으로 불리는 클래스로 당시 타이어공급업체는 일본의 요코하마타이어였다. 이에 금호타이어는 타이어 샘플수집부터 시작해 1년여만에 F3용 타이어를 개발했고, 이듬해 창원F3대회 공식타이어 공급업체로 선정되는 엄청난 결과를 일구었다. 전세계 F3타이어시장에 금호타이어와 자사의 제품브랜드인 '엑스타(ECSTA)'의 이름을 알린 쾌거였다.

그후 금호타이어는 거침없는 행보로 세계모터스포츠계에 존재감을 만들어 나갔다. 2002년 브리지스톤을 제치고 F3의 최고클래스인 '마스터즈 F3'에 진출해 올해로 12년 연속 공식타이어로 선정됐으며, 이듬해인 2003년부터는 세계 최대 규모의 F3대회인 'F3유로시리즈'의 공식타이어(2003년~2011년)로 선정되어 꾸준히 활약해 왔다. 호주 F3, 이태리 F3 등의 공식타이어 공급업체이기도 한 금호타이어는 F1진출에 대한 기대감을 높이고 있다. 포뮬러레이스의 최고 클래스인 F1그랑프리의 공식타이어업체가 되기 위해서는 천문학적 비용과 최고의 기술력이 필요하다. 금호타이어는 현재 기술력은 물론 자본과 경험이 완벽하게 갖춰진 상황에서 F1에 도전할 계획을 가지고 있다.

지난 2007년 F1 시제품을 개발해내며 국내 유일의 F1 레이싱타이어 기술을 갖게 된 금호는 지난해 3월 정상급 포뮬러대회인 오토그랑프리 월드시리즈의 공식타이어 공급업체로 선정되며 F1을 향한 행보에 나섰다. 오토GP는 2012년 유럽대륙 이외에 북미, 남미, 아프리카 등 4개 대륙 7개국에서 개최되는 월드시리즈로 업그레이드 됐으며 지난해부터 공식타이어를 미쉐린에서 금호타이어로 교체했다.

마케팅담당은 "금호타이어가 치열한 경쟁 속에 180여 국가로 수출되는 글로벌 타이어기업으로 성장한 원동력은 바로 최고수준의 기술력"이라며 "모터스포츠 강자의 자리를 굳건히 지키는 한편 앞으로 최종무대인 F1 도전을 위해 최선을 다할 것"이라고 말했다.

금호타이어는 국내의 모터스포츠 저변확대에도 적극 지원을 해왔다. 2010년부터 슈퍼레이스를 공식후원하고 있다. 슈퍼레이스는 2006년 '코리아 GT챔피언십'을 시작으로 아시아 최초로 스톡카레이스 개최를 시작한 국내 유일의 챔피언십대회다. 특히 지난해에는 포뮬러 테크놀로지로 만든 금호타이어의 초고성능 타이어브랜드 '엑스타'의 우수성을 인정받아 엑스타 GT클래스가 신설되었다. 이외에도 활발하게 활동 중인 'CJ레이싱' 팀에 타이어를 공급하고 있으며 밸런트 류시원이 감독 겸 선수로 활동하는 'EXR팀106'을 후원한 바 있다.

2012시리즈 태백레이싱파크에서 열린 헬로모바일 슈퍼레이스챔피언십 6라운드의 슈퍼6000 경쟁클래스

결승전에서는 김의수(CJ레이싱)가 금호의 웨트타이어를 장착하고 출전, 시야확보가 어려울 정도로 쏟아지는 빗속에서도 안정적인 경기운영으로 우승컵을 차지했다. 2위 역시 금호타이어를 장착하고 출전한 황진우(발보리레이싱)가 차지해 금호타이어의 뛰어난 기술력과 성능을 다시 한 번 입증해 보였다.

한국타이어는 한국 DDGT챔피언십 및 코리아스피드페스티벌 후원 등으로 국내 모터스포츠에 참여하고 있다. 지난 2006년부터 한국 DDGT챔피언십을 후원해 온 한국타이어는 지난해 총 6경기를 후원했다. 한국 DDGT챔피언십에는 고성능 스포츠카에 최적화된 초고성능(UHP) 타이어인 벤투스 R-s3를 비롯, 독일투어링카마스터즈(DTM) 등에서 성능을 인정받은 F200(마른 노면)과 Z207(젖은 노면) 등이 공급되었다.

또한 슈퍼레이스챔피언십과 코리아스피드페스티벌(KSF)에서도 공식타이어 공급후원사로 참여하고 있다. 슈퍼레이스챔피언십의 경우 GT클래스 및 벤투스클래스 공식타이어공급 후원 조인식을 가졌다. GT클래스는 1,600cc 초과 5,000cc 미만의 배기량을 가진 경주차와 프로레이싱팀이 참여하는 클래스다. 코리아스피드페스티벌은 아마추어레이스로 현대 제네시스 쿠페와 아반떼, 기아 포르테 쿵으로 이뤄진 원메이크 레이싱대회다.

한국타이어는 1992년 국내 최초의 레이싱타이어인 Z2000 개발을 시작으로 본격적인 모터스포츠 참여를 시작했으며, 2000년부터 국제 모터스포츠 무대에서 이름을 알리기 시작했다. 지난 18년간 세계적인 모터스포츠대회에 참가하며 기술력과 브랜드 가치를 높여온 한국타이어는 현재 유럽명차들 간의 치열한 각축전으로 유명한 독일투어링카마스터즈를 비롯, 이태리 슈퍼스타즈, 일본 슈퍼GT, 독일 VLN시리즈, 뉘르브르크링 24시 등 굵직한 대회들을 후원하고 있다.

이와 함께 벡센타이어도 슈퍼레이스 N9000 클래스에 타이어를 독점공급하며 참가차에 자사 스포츠카 전용 브랜드인 N9000을 제공했다. 벡센타이어는 지난 2000년 우성타이어에서 사명을 변경하였고, 국내 모터스포츠에서는 현재 5년째 벡센 RV챔피언십을 후원하고 있다.





파워클래스 또 다른 투어링카레이스

## 슈퍼GT시리즈!

GT란 Grand Tourer 또는 Grand Touringcar의 줄임말로 시판되는 차량을 레이스규정에 맞춰 개조하여 내구성과 스피드를 갖춘 차량을 말한다. GT레이스는 이런 고성능 장거리 차량들이 참가하는 레이스를 뜻하며 DTM(독일), FIA GT(유럽) 그리고 슈퍼GT시리즈(일본)가 최고의 GT레이스로 인정받고 있다. F1과는 또 다른 묘미를 가지고 있는 슈퍼GT시리즈는 규정이나 방식에 있어서 다른 GT대회와 확연히 구별되는 특징을 가지고 있다.

슈퍼GT시리즈를 재미있게 보기위한 베이직(basic) 스타트!!!

### 슈퍼GT 입문

슈퍼GT는 마력에 따라 GT500(500마력), GT300(300마력) 두 개의 클래스로 구분되고 있다. GT500클래스는 닛산(GT-R), 렉서스(SC430), 혼다(HSV-010) 등의 자동차메이커가 참여하며 GT300클래스는 람보르기니, 페라리, 콜벳, 포르쉐, BMW, 렉서스, 스바루 등 일본뿐 아니라 유럽의 대표적인 자동차메이커가 참가하고 있다. 2012년부터는 아우디와 벤츠가 새롭게 참가하여 세계 최고, 최다의 자동차메이커가 참가하고 있다.

슈퍼GT는 내구레이스로 300km, 500km를 질주하는 경기방식(스즈카의 경우 1000km레이스 개최)을 채택하고 있으며 일본과 말레이시아에서 연간 9회 개최되고 있다.(2012년)

1994년 JGTC(All Japan Grand Touringcar Championship)으로 출발!  
세계화 추진을 위해 2005년부터 슈퍼GT로 명칭변경

JGTC는 1992년 전 일본 그룹C 스포츠자동차 챔피언십이 사라지게 되면서 1994년 JAF(일본자동차연맹)의 주최하에 전 일본그랜드투어링카챔피언십(JGTC)으로 1994년 설립되었다.

JGTC는 기존 스포츠자동차 챔피언십의 단점이었던 고비용의 경주팀 운영비용을 제한하기 위해 마력을 제한하고, 특정팀의 독점적인 우승을 막기 위해 핸디캡 웨이트를 적용하는 등 레이스를 표준화시켰다.

JGTC는 국내에서만 머무르는 것이 아니라 모터스포츠의 세계화를 위해 2004년 12월 명칭을 슈퍼GT로 변경(2005년부터 정식명칭사용)하며 관람객,

스폰서, 미디어가 모두 즐길 수 있는 레이스를 추구하게 되었다.

슈퍼GT시리즈는 세계화의 일환으로 2000년 말레이시아 세팡에서 첫 국제경기를 개최하였으며, 2004년 캘리포니아에서 첫 미국경기를 개최하였다. 이러한 슈퍼GT의 움직임은 2013년 한국으로 확대하고, 아시안 르망 시리즈와의 교류 등 본격적인 세계화를 추진하고 있으며 2014년에는 독일의 DTM과 공동으로 대회를 개최할 예정이다.

### GT500(500마력)과 GT300(300마력) 2개의 클래스로 운영

슈퍼GT는 차량의 마력에 따라 GT500(500마력)과 GT300(300마력) 2개의 클래스로 구분되어 운영된다.

GT500의 경우 JAF-GT500(JAF의 국내차량규정)규정에 따라 엄청난 비용을 들여 머신을 만들고, 팀예산 또한 연간 수입액 단위가 있어야 운영되기 때문에 개인자격을 팀(Private team)이 참가하기에는 현실적으로 어려운 상황이다.

GT300의 경우 개인자격을 팀과 유럽의 자동차메이커가 모두 참가할 수 있도록 규정을 완화하여 가장 많은 자동차메이커가 참가하는 클래스이다. 현재 GT300클래스에는 FIA GT 1~3까지의 차량이 모두 참가할 수 있는 규정으로 전세계 GT레이스를 통합할 수 있는 규정으로 운영되고 있다.

### 클래스구분 및 주요 참가차량

GT500	500마력	3년 15대 참여 혼다HSV-010, 렉서스 SC430, 닛산 GT-R
GT300	300마력	12년 25대 참여 (2대의 프로토타입 포함) 람보르기니, 포르쉐, 아우디, 벤츠, 애스턴마틴, BMW, 콜벳, 페라리, 닛산GT-R, 벡막, 스바루, 도요타, 시엔(MC(프로토타입), 아르타가라이아(소량생산 스포츠카))

※ 차량구분 : 슈퍼GT는 2개 클래스의 차량을 구분하기 위해 아래와 같이 차이점을 두어 구분함.

- 1) 엔트리넘버 색상 : 무색(GT500), 황색(GT300)
- 2) 헤드라이트 색상 : 무색(GT500), 황색(GT300)

색상을 구분하는 가장 큰 이유는 2개 클래스가 혼주로 결승전을 치르기 때문에 각 클래스별 차량을 육안으로 쉽게 식별할 수 있도록 하기위한 것이다.

### 독특한 방식의 예선과 롤링스타트 방식의 결승레이스 개최

슈퍼GT는 공식연습과 공식예선, 결승레이스로 구성된다. 슈퍼GT의 가장 큰 특징 중 하나가 바로 예선방식인데 녹아웃 또는 슈퍼랩(SUPER LAP)방식으로 최종순위를 결정하게 된다.

#### □ 녹아웃방식

예선을 진행할 때마다 정해진 순위권에 들어가지 못하면 하위권이 떨어져 나가는 방식으로 진행된다. 통상 3회의 예선을 통해 순위를 가리게 된다.

#### □ 슈퍼랩방식

녹아웃방식의 1차 예선을 통해 각 클래스 상위 10위까지만 2차 예선을 슈퍼랩방식으로 최종순위를 가리게 된다. 슈퍼랩은 각 클래스별 차량이 단독으로 주회하여 기록한 랩타임으로 최종 출발그리드를 정하게 된다. 결승출발은 노스톱 상태에서 레이스에 들어가는 롤링스타트방식을 채택하고 있다.

### □ GT500과 GT300 두 클래스 혼주

슈퍼GT는 19년의 시리즈부터 현재까지 2(Two) 클래스제를 채택하고 있다.

GT500클래스가 먼저 출발하고 몇초 후 GT300클래스가 스타트신호에 따라 출발하는 방식으로 매 경기가 치러진다. GT500(15대), GT300(25대) 총 40대가 동시에 주행하여 박진감을 더해주고 있다.

### □ 의무피트스톱 (드라이버교체 & 피트스톱)

슈퍼GT레이스는 의무적으로 경기 중 드라이버를 교체해야 된다. 지정된 피트위치에서 교체해야하며 한 선수가 총 랩(LAP)의 2/3 이상을 달릴 수



없다. 또한 의무사항은 아니지만 타이어교체 및 연료급유 등 레이스의 상황에 따라 타이밍과 팀워크가 승리를 결정하는 큰 요소로 작용하고 있다. 슈퍼GT는 1대의 머신에 2명의 드라이버가 출전하며 500km 이상의 거리는 3명까지 인정된다. 드라이버 구분을 위해 머신 정면 윈도우 왼쪽에 라이트를 통해 식별한다. (제1드라이버 상시 점등, 제2드라이버 점멸)

### □ 핸디캡 웨이트

핸디캡 웨이트는 매 경기 순위에 따라 드라이버 개인에게 일정량의 무게(kg)를 적용, 해당차량에 부여함으로써 차량의 종합적인 성능을 최대한 균일하게 유지시켜 한 팀의 독주를 막기위함이다. 이 핸디캡 웨이트를 적용 받은 머신은 윈도우에 스티커를 부착하여 총웨이트를 표시한다.

#### 핸디캡 웨이트 적용방식

- 2전~6전까지는 드라이버 포인트에 2kg를 곱하여 환산한 중량을 적재함 (ex: 10포인트=10×2=20kg)
- 7전에는 드라이버 포인트 1포인트에 1kg를 곱하여 환산한 중량을 적재함 (ex: 10포인트=10×1=10kg)
- 8전에는 전 차량이 웨이트가 적용되지 않음. (7전까지 누적된 모든 무게 전부면제)
- 최대 100kg을 넘지 않으며 개개인의 시리즈 포인트가 다를 경우 포인트가 높은 쪽의 무게를 채택함.

### □ 시리즈챔피언 선정방식(포인트 결산방식)

매 경기종료 후 순위(최종 10위까지만 부여)에 따라 포인트가 부여되며 시리즈종료 후 이 포인트를 합산하여 최종우승자와 최고팀을 선정하는 방식으로 진행되고 있음.

### 포인트 결산방식

주행거리	1위	2위	3위	4위	5위	6위	7위	8위	9위	10위
700km이하	20	15	11	8	6	5	4	3	2	1
700km이상	25	18	13	10	8	6	5	4	3	2

### 2013 슈퍼GT시리즈 일정

1전	4월6일 ~ 7일	오카야마서킷
2전	4월28일 ~ 29일	후지스피드웨이서킷
3전	6월15일 ~ 16일	말레이시아 세팡서킷
4전	7월27일 ~ 28일	수고서킷
5전	8월17일 ~ 18일	스즈카서킷
6전	9월7일 ~ 8일	후지스피드웨이서킷
7전	10월5일 ~ 6일	오토폴리스서킷
8전	11월2일 ~ 3일	모테기트윈링서킷
JAF GP 후지스프린트컵	11월15일 ~ 17일	후지스피드웨이서킷

### 에필로그

2010년 F1을 시작으로 불기 시작한 모터스포츠에 대한 관심은 2013년 슈퍼GT시리즈를 개최함으로써 우리생활 속으로 깊숙이 파고들게 되었다. 특히 슈퍼GT시리즈는 일반인들이 소유하고 있는 양산차의 대결이므로 친근하게 다가갈 수 있는 여건을 이미 대회전부터 충분히 마련해 놓았다고 볼 수 있다. 슈퍼GT시리즈를 통해 대한민국 모터스포츠의 토대가 좀 더 튼튼하고 뿌리깊게 자라날 수 있기를 기대해 본다.





## GUIDE 02

## F1 한국그랑프리 3년을 빛낸 홍보대사

연예인, 스포츠 스타, 아나운서 등 스타마케팅 활발

# “나는 모터스포츠 홍보대사다!”

영화배우 정준호씨를 시작으로 한류스타 류시원과 탤런트 이세창과 영화배우 이화선, 개그맨 한민관, 개그맨 겸 전문MC 이휘재, 탤런트 이동건, 가수 싸이, 아이돌그룹 포미닛 등이 F1그랑프리 홍보대사로 활동했다. 연예인뿐 아니라 거스 히딩크, 허정무 감독, 최명길 선수, 서주원 선수 등 스포츠계와 오상진·이진 아나운서도 홍보대사로 위촉된 바 있다. 가수 전진은 2008년에 모터스포츠 국가대항전인 A1 GP의 홍보대사로 활동했었다.

홍보대사는 크게는 국가기관의 홍보나 국가적인 대형행사, 작게는 지역축제, 지역특산물 등 그 종류도 다양하다. 특히 톱스타나 이미지가 좋은 스타들은 너도나도 앞다투어 모셔가기에 바빠 겹치기는 일쑤고 때로는 너무 많은 러브콜에 시달리기도 한다. 근래들어 홍보대사의 영향에 눈을 뜨게 된 지방자치단체, 기업, 단체 등의 스타들을 내세운 홍보전략에 따라 다양한 목적의 홍보대사들이 연이어 쏟아져 나오고 있다.

특히 연예인 홍보대사가 증가하고 있는 것은 단체와 스타가 서로에게 윈-윈(Win-Win)효과를 볼 수 있기 때문이다. 연예인으로서의 자신에게 긍정적 이미지와 깨끗한 이미지를 대중들에게 자연스럽게 어필할 수 있어 좋고, 단체는 연예인의 유명세를 통해 큰 홍보효과를 얻을 수 있다는 점이다. 또 연예인은 다양한 기부문화가 형성되고 있는 시류에 따라 재능기부의 일환으로 공익에 기여한다는 측면에서 기회가 주어진다면 이미지관리 차원의 호재로 활용하고 있다. 그중 정부기관, 국제행사 홍보대사는 자신의 이미지

에 무게감을 더하는 것은 물론 향후 이력에도 긍정적으로 작용할 수 있다는 점에서 더 매력적이라고 할 수 있다. 이와 같은 이유로 연예인들의 입장에서 홍보대사는 분명 실보다는 득이 많은 역할로 받아들여지고 있다.

홍보대사를 선정하는데 있어 가장 중요하게 생각하는 것은 연예인들의 이미지다. 그 가운데도 한류스타를 선호하는 편이다. 한류스타의 경우 국내는 물론 해외에서도 높은 인기를 누리고 있기에 큰 파급효과를 안팎에서 얻을 수 있기 때문이다. 국내 모터스포츠에서도 여러 연예인이 홍보대사로 활동했다. 대부분이 올림픽, 월드컵과 함께 3대 스포츠로 꼽히는 F1그랑프리였다.

국내 모터스포츠 홍보대사 1호는 'Mr. 홍보대사' 라는 닉네임을 갖고 있는 영화배우 정준호씨다. F1 한국그랑프리 국내 운영사인 카보(KAVO)의 정영조 전 대표와의 친분으로 홍보대사를 맡게 된 정준호씨는 지난 2006년 10월에 열린 F1 한국그랑프리유치발표 및 조인식에서 홍보대사로 위촉되





었으며 F1 한국그랑프리가 열린 2010년까지 'F1맨' 홍보대사로서 다양한 활동을 통해 한국의 F1그랑프리를 홍보하는 역할을 맡았다.

연예인자원봉사단체인 '사랑의 밥차' 회장이기도 한 정준호씨는 평소 각 계각층에 폭넓은 관심을 갖고 사회적 약자를 배려하는 등의 지속적인 선행으로 좋은 이미지를 갖고 있었다. 이에 단체나 기업 등에서 정준호의 모범적이고 긍정적인 이미지에 맞춰 자사의 홍보대사로 활용하고 있기에 여러 곳의 홍보대사 직함을 갖고 있다.

정준호씨는 2006년 F1 한국그랑프리 홍보대사 위촉식에서 "올림픽에 이어 월드컵이라는 국가적인 이벤트를 성공적으로 마친 한국이 선진국으로 진입하는 척도로 평가되는 F1그랑프리를 유치하게 돼 매우 감격스럽다. 이같은 최첨단 선진스포츠의 한국개최를 대내외에 적극적으로 알리는 막중한 임무를 맡게 되어 한편으로는 큰 책임을 느낀다. 개인적으로는 '가문의 영광'으로 생각한다"고 말했다.

F1 한국그랑프리 주관사인 카보(KAVO)는 한국그랑프리 첫해인 2010년 대회를 앞두고 EXR팀106의 감독 겸 주전드라이버인 류시원씨를 홍보대사로 위촉하고 본격적인 홍보에 첫발을 내딛었다. 류시원씨는 지난 1997년부터 국내 모터스포츠 선수로 활동해온 베테랑 드라이버이며, 2009년엔 EXR팀106을 창단해 감독과 선수로서 1인2역을 하는 등 모터스포츠에 남다른 열정을 쏟고 있었다. 특히 조직위는 한류스타의 대표주자인 류시원씨와 함께 일본, 중국 등 주요 타깃국가를 중심으로 해외홍보를 펼치며 대회의 인지도를 넓혀 나갔다.

류시원씨는 위촉식에서 "F1그랑프리 한국개최는 국가적인 대사이지만 나의 개인적인 오랜 꿈이 실현되는 것처럼 매우 기쁘다. 비록 힘은 미약하지만 한국그랑프리가 널리 알려지고 국민들의 관심과 많은 사랑을 받을 수 있도록 연예인 류시원이 아닌 모터스포츠를 사랑하는 사람으로서 열심히

홍보하겠다. 모터스포츠의 발전에도 앞장서고 싶다"고 소감을 밝혔다.

F1 한국그랑프리 조직위는 류시원씨에 이어 2011년 한 해 동안 F1의 저변확대를 위해 뮐 홍보대사로 탤런트 이세창, 영화배우 이화선, 개그맨 한민관, 최명길 선수 등 4사람을 발표했다. 그 가운데 최명길 선수를 뺀 세 사람은 모두 방송인이었다.

홍보대사에 임명된 이세창과 이화선, 한민관 등 세 명의 연예인은 "2011년 F1대회 홍보대사로 임명되어 기쁘며 어깨가 무겁다. 중요한 시기에 홍보대사로 임명된 만큼 F1홍보를 위해 최선을 다하겠다"고 밝혔다. 현역선수로 홍보대사가 된 최명길은 2007년 F3에서 우승하며 주목을 받았던 한국(계) 드라이버로 아주 어릴 때 네덜란드로 입양되어 '리카르도 브루인스'라는 이름으로 성장했다. 최명길은 5살 때 처음 모터스포츠와 인연을 맺어 10대 시절엔 현재 F1에서 맹활약하고 있는 레드불의 세바스찬 페텔, 메르세데스의 루이스 해밀턴 등과 어깨를 나란히 했을 정도로 상당한 실력을 갖춘 선수로 평가받았다.

F3 활약 당시엔 현재 자우버 소속으로 F1에서 맹활약하고 있는 고바야시 가무이와 F1 진출의 꿈을 함께 키우기도 했다. 한국계 네덜란드인이라는 핸디캡에도 불구하고 뛰어난 기량을 선보여 유럽 현지에서도 F1 진출의 가능성이 크게 점쳐졌던 최명길이지만 결국 스폰서를 구하지 못해 번번이 꿈을 접을 수밖에 없었다.

조직위는 고교생 포물러레이서인 서주원도 홍보대사로 추가했다. F1 대회조직위원회는 F1 드라이버를 꿈꾸는 유망주인 서주원을 홍보대사로 위촉해 한국그랑프리를 국내외에 홍보할 뿐만 아니라 서주원이 F1드라이버로 성장할 수 있도록 지원해 나갈 계획이라고 했다. 서주원은 "한국에서 열리는 F1대회를 전 세계에 알릴 수 있도록 노력하겠다. 앞으로 실력을 키워 한국인 F1드라이버로 영암서킷을 질주하고 싶다"고 포부를 밝혔다.





한편 한국그랑프리조직위는 대회를 한 달 가량 앞두고 MBC 오상진 아나운서와 이진 아나운서도 홍보대사로 위촉했다. 이날 위촉식에는 두 아나운서 외에도 MBC 백종문 편성제작본부장, 허연희 스포츠제작단장, 최재혁 아나운서국장, 박종문 F1 한국그랑프리 사무총장, 신중석 협력본부장, 서이남 홍보팀장이 참석했다.

오상진 아나운서는 “F1 한국그랑프리가 큰 관심을 받도록 노력하겠다. 개인적으로 아나운서 홍보대사가 되어 큰 영광”이라고 소감을 밝혔고, 이진 아나운서는 “평소 ‘스포츠매거진’을 진행하면서 제일 좋아하는 스포츠로 F1을 말했었는데 그것이 인연이 된 것 같다”고 말했다.

조직위는 한국그랑프리 3년차인 2012년에는 연예인 겸 레이서인 이세창과 서주원 선수 외에 개그맨 겸 전문MC 이휘재, 탤런트 이동건, 아이돌그룹 포미닛 등 5명을 홍보대사로 위촉했다.

한일월드컵 4강신화를 이끈 거스 히딩크 전 축구 국가대표팀 감독과 남아공월드컵에서 원정 첫 16강을 이끈 허정무 전 감독도 나란히 F1 국제자동차경주 홍보대사로 나섰다. 히딩크 전 감독은 네덜란드출신으로 지난 2002년 한일월드컵 당시 대한민국 축구 국가대표팀 감독으로서 4강신화를 일궈내 그 공로로 제1호 대한민국 명예국민증과 명예서울시민증, 체육훈장 청룡장을 수여받았다. 이후 호주·러시아·터키 국가대표팀을 맡아 그 명성을 이어가고 있으며 대한민국 축구대표팀 명예감독을 맡고 있다. 허정무 전 감독은 진도출신으로 지난 2010년 남아공월드컵에서 원정 첫 16강 진출이라는 축구사의 새 역사를 썼으며 그 공로로 전남도 홍보대사 역할도 맡고 있다.

히딩크 전 감독은 “지난 2002년 광주·전남지역민들의 열화와 같은 응원에 힘입어 대한민국 축구의 4강신화를 만들었다”며 “전남이 바라는 미래 발전의 꿈이 이뤄질 수 있도록 힘을 보태겠다”고 말했다.

특히 2012 한국대회를 40여일 앞두고 ‘강남스타일’로 세계적인 인기몰이를 하고 있던 가수 싸이도 홍보대사로 나섰다. 싸이는 “세계적 모터스포츠축제인 F1대회 홍보대사로서 대회의 성공적 개최를 위해 노력할 것”이라며 “F1 대회에 더 많은 관심과 사랑을 유도하기 위해 최선을 다하겠다”고 밝혔다. 홍보대사가 된 가수 싸이는 전 세계의 언론이 주목하고 있는 영암에서 그 인기를 십분활용해 충분한 홍보효과를 일구어냈다. 결승전이 벌어지는 10월14일 영암경기장을 찾은 싸이는 F1최정상에 있는 레드불팀을 찾아 언론들의 카메라 후레쉬를 받으며 페텔 등에게 말춤레슨(?)을 해주었고, 결승경기에서는 가수로는 최초로 체커드플래거로 나서 카메라의 시선을 고정시켰다. 이어서 오후 6시부터 영암 F1서킷 상설블록 콘서트장에서 관람객을 위한 ‘싸이 F1특별콘서트’를 열어 한국 F1대회의 흥분과 감동을 최고조에 올려놓았다. 싸이는 그 인기와 더불어 역대 홍보대사 중 가장 큰 존재감으로 역할에 최선을 다했다는 평가다.

그밖에 아이돌그룹 신화의 전진은 지난 2008년 ‘모터스포츠의 월드컵’ A1그랑프리에 출전할 A1팀코리아 홍보대사와 명예드라이버로 위촉된 바 있다. A1 GP는 자국의 국기를 달고 경기에 참가해 ‘자동차경주의 월드컵’이라고 불리는 대회다. 이 대회는 동일한 성능의 자동차로 경주를 하기 때문에 드라이버의 드라이빙기술과 팀워크로 경쟁하는 자동차경주로 매년 13개국을 순회하며 국가대항전으로 경기를 치렀다. 위촉장을 받은 전진은 “평소 카레이싱에 관심이 많았는데 이번 기회에 A1팀코리아 홍보대사로 활동하게 돼 영광”이라고 소감을 밝혔다. 신화의 소속사이자 A1그랑프리의 국내 공식 마케팅프로모션을 맡은 굿이엠지 관계자는 “전진의 스피드감 넘치는 외모와 A1그랑프리의 파워풀한 이미지가 잘 부합돼 ‘A1맨’으로 위촉했다”고 말했다. 당시 같은 소속사의 김다운씨도 함께 홍보대사로 위촉되었다.



F1, WRC, 인디카, DTM, WTCC, 르망24시

# 2012년 모터스포츠를 빛낸 주역들

매년 전 세계적으로 수많은 종류의 레이스가 열리고 있다. 그중 F1, WRC, 인디카, DTM, WTCC, 르망24시간 내구레이스 등이 대표적인 자동차경주로 꼽히며 경쟁 또한 치열하다. 레이스가 유명한 만큼 대회를 통한 마케팅효과가 뛰어나기 때문에 자동차 메이커들은 대회우승을 위해 경주차세팅 등에 심혈을 기울이고 있다. 지난해 이 대표적인 레이스에서 우승컵을 안겨준 경주차들의 면면을 살펴본다.



## Redbull RB8

레드불의 세바스찬 페텔이 F1 월드챔피언에 오르면서 2012년 F1그랑프리 시즌이 대단원의 막을 내렸다. 2010년 이후 3년 연속 F1 월드챔피언에 오른 페텔은 2012시즌을 마지막으로 은퇴를 선언한 미하엘 슈마허에 이어 명실상부한 'F1황제'가 되었다. 페텔의 소속팀 레드불 또한 머신 RB8의 퍼포먼스를 최대한으로 끌어올리고 컨스트럭터부문 3년 연속우승이라는 금자탑을 쌓았다.

RB8은 이전 시즌의 RB7의 디자인을 계승하면서도 한층 튼튼하고 밸런스가 좋은 머신으로 개선되었다는 평을 받고 있다. 최고출력이 무려 750마력으로 일반 자동차의 4배가 넘는 엄청난 파워를 내기 위해 엔진의 피스톤은 1분에 무려 1만8000

번이나 움직인다. 귀를 찢을 듯한 폭발음은 이 때문에 F1머신에서 터져나오는 엔진소리는 단연 매력 넘버원으로 꼽힌다.

머신의 무게를 최대한 가볍게 한 덕분에 정지상태에서 시속 100km까지 속도를 내는데 걸리는 시간은 2.4초에 불과하다. 쏘나타 하이브리드의 경우 중량이 1,568kg 정도인데 RB7은 드라이버 체중을 포함해도 640kg에 불과하다. 고효율 저중량의 머신을 실현시킬 수 있는 것은 알루미늄이나 티타늄과 같이 가벼운 소재로 엔진을 제작했기 때문이다.

레드불은 14라운드 싱가포르그랑프리부터 RB8에 더블 DRS를 업그레이드했다. DRS는 쉽게 말해 리어윙을 작동시켜 공기저항을 줄이고 속도를 증가시켜주는 장치로 엔진출력 750마력, 최고시속 324.5km를 내는 F1머신에서는 작은 저항의 차이도 성적에는 크게 영향을 미치기 때문에 중요한 요소이다. 메르세데스, 로터스 등 다른 팀들도 더블 DRS를 도입했지만 레드불은 이를 그들만의 스타일로 재해석했고 그 결과 현존하는 최고의 머신을 탄생시켰다.

## Audi R18 e-tron Quattro

제80회 르망24시간 내구레이스에서는 하이브리드 머신이 우승을 차지하며 르망뿐 아니라 모터스포츠 사상 최초의 획기적인 신기록을 세웠다. 주역은 아우디 하이브리드 R18 e-트론 콰트로로 디젤 R18 울트라와 함께 아우디 트리오가 시상대를 휩쓸었다.

차체길이 4,650mm, 너비 2,000mm이며 엔진은 V6 3.7리터 TDI로 최고출력 510마력, 최대토크는 86.7kg·m이다. 두 개의 75kW짜리 모터가 동력을 보조한다. 디젤하이브리드의 장점은 기존 휘발유엔진에 비해 연비가 좋다는 것이다. 덕분에 아우디팀은 이 차의 연료탱크 용량을 60리터에서 58리터로 줄이며 차체무게를 줄이는 효과를 얻었다.

또 탄소섬유소재로 만든 기어박스 하우징을 개발해 변속기부문에서도 경량화에 성공했다. 일반적으로 디젤엔진부품은 하중이 크기 때문에 휘발유에 비해 무게를 수밖에 없고 따라서 하이브리드시스템은 부담이 클 수밖에 없다. 하지만 R18 e-트론 콰트로를 경량화를 통해 참가기준인 차체무게 900kg을 넘지 않을 수 있었다. 효율성과 경량화의 두 마리 토끼를 다 잡은 셈이다.

에너지회수시스템도 한몫을 했다. 이 차는 브레이크를 밟으면 운동에너지가 회수된 뒤 다시 사용할 수 있도록 되어있다. 여기에 아우디의 하이브리드기술과 초경량 설계기술의 결합으로 'e-트론 콰트로'라는 새로운 종류의 구동시스템을 장착한 것이다.



## BMW M3 DTM

BMW가 메르세데스-벤츠와 아우디를 제치고 2012년 시즌 세계 최정상급 투어링카 레이스인 독일투어링카선수권전(DTM)에서 최종승자가 되었다. 또한 BMW 간판드라이버 브루노 슈팽글러(캐나다)는 오랜 기간 챔피언 자리를 굳건히 지키고 있던 영국출신 개리 파렛(메르세데스)을 경주차 BMW M3 DTM로 꺾고 생애 첫 DTM 챔피언 타이틀을 차지하면서 20년만에 BMW에 챔피언 트로피를 안겨주었다.

DTM대회는 메르세데스-벤츠, 아우디, BMW 등 3개 메이커에서 각 8대씩 총 24대가 참가했다. 20년만에 복귀한 BMW M3 DTM과 DTM AMG 메르세데스 C쿠페, 아우디 A5 DTM 3개 모델이 출전해 전쟁을 치렀다.

M3 DTM은 BMW의 전통적인 M색상을 입힌 블랙그릴, 벤틸레이티드 보닛(통풍구가 설치된 보닛), 그리고 탄소섬유의 리어스포일러가 돋보이는 디자인이었다. 또한 라이트바, 블랙휠, 그리고 오렌지 엔진커버를 적용했다. 실내에는 롤케이지와 레카로시트, 스포츠 스티어링휠, 그리고 스테인리스 스틸페달이 장착되었다. 또한 8개의 파이프가 연결된 엔진에서는 흡기제한으로 최고출력 480마력을 뿜어내는 M3 DTM은 6단 시퀀셜 트랜스미션과 조화를 이뤄 0 → 시속 100km 순간가속력을 3.0초에 끊었으며 최고시속은 300km에 달했다.



## 시트로엥 DS3 WRC

세바스티안 로브는 라이벌 포드팀의 미코 히르보넨을 제치고 2012 월드랠리챔피언십(WRC) 종합우승컵의 주인공이 되었다. 이로써 로브는 38년의 역사를 자랑하는 WRC에서 9년 연속 챔피언이라는 대기록을 세웠다. 로브와 함께 달리며 9연패의 위업을 달성한 영광의 경주차는 시트로엥의 프리미엄 해치백 DS3였다. DS3는 지난 2010년 첫선을 보인 후 글로벌시장에서 약 20만대의 판매량을 기록한 인기모델이기도 하다.

4실린더 1,598cc 300마력 직분사방식 터보차저엔진을 얹은 DS3 WRC는 프로드라이브, Pipo Moteur와 손잡은 미니, 포드와 달리 시트로엥이 엔진의 모든 부분을 설계했

다. 드라이버의 안전을 위한 노력으로 시트로엥이 자체제작한 버킷시트를 장착했고 40m가 넘는 긴 스틸튜브로 롤케이지를 둘러쌌다. 6단시퀀셜 기어박스를 탑재했고 대신 세미-오토매틱과 센터디퍼렌셜이 금지된 2011년 규정을 따랐으며, DS3 양산차의 토션 빔 리어 서스펜션을 맥퍼슨 스트러트로 교체해 국제자동차연맹(FIA)이 정해놓은 최저중량 1,200kg으로 완성했다.



## Chevrolet Cruze WTCC

쉐보레레이싱팀의 로버트 허프가 2012년 월드투어링카챔피언십(WTCC) 시즌 챔피언을 확정지으며 WTCC 8번째 시즌을 화려하게 마무리했다. 크루즈레이싱카를 투입해 WTCC에서 절대군주, 푸른 폭군이라 불리우고 있는 쉐보레 역시 3년 연속 타이틀을 거머쥐었다. 쉐보레는 지난 2005년 GM대우 라세티를 베이스로 WTCC에 출전했고, 2006년부터 그 힘의 진수를 보여줬다. 2009년 새로운 경주차인 크루즈 WTCC를 앞세워 전통의 강자 BMW를 꺾으며 쉐보레 천하를 만들어가기 시작했다.

지난해 선보인 크루즈 WTCC 경주차는 작고 효율적인 엔진을 추구하는 현재의 흐름에

맞춰 2,000cc 자연흡기엔진에서 1,600cc 터보엔진으로 바뀌어 장착했다. 이 차는 최고출력 310마력에 최대토크는 34.1kg·m의 힘을 낸다. 새로운 엔진에 맞춰 냉각시스템 및 프론트 서스펜션, 브레이크, 에어로다이내믹 파츠, 무게배분 등이 바뀌었다.

## Indy Car

F1과 함께 포물러경기 양대산맥을 이루는 인디카레이스, 인디애나폴리스 500마일 레이스도 인디카시리즈 중 하나다. 15경기로 치러진 시리즈결과 시즌랭킹 1위는 R. 헨터-리이(안드레티)가 되었다. 시즌 내내 관심을 모았던 쉐보레와 혼다의 엔진경쟁은 11승을 거둔 쉐보레의 압승으로 끝났다.

인디카 머신의 차체길이는 4,800mm에서 5,100mm이며, 머신중량 700kg, 휠베이스 3,000mm로 제한되며 터보차저가 장착된 배기량 2,600cc 엔진을 얹었다. 연료는 F1이 휘발유를 사용하나 인디카레이싱은 메탄올을 쓰고 있다. 메탄올은 휘발유에 비해 폭발력이 뛰어나 인디카레이싱의 매력을 한층 높이는 요인 중 하나며 머신의 최고출력은 750마력으로 최고시속이 350km에 이른다.



경주차의 안전을 보장하는 보호자 '세이프티카'

# F1그랑프리에서 모토GP까지 다양

세이프티카는 경기장 안전유지가 필요하다고 판단될 때 투입된다. 관제실은 경기안전이 방해받는 상황이 발생하면 즉시 세이프티카를 트랙에 내보낸다. 세이프티카 운전은 트랙구조를 잘 알고 있는 프로레이서 수준의 드라이버가 맡고 조수석에는 감독관이 탄다. 출전차 못지않은 성능을 발휘하며 안전한 경기진행을 위해 움직이는 세이프티카의 모든 것을 알아본다.

2012년 전남 영암 코리아인터내셔널서킷에서 열린 한국그랑프리 결승레이스, 관중들은 귀청이 찢어질 듯한 굉음을 내며 시속 350km를 넘나드는 속도로 달리는 주인공 F1머신보다 이들 머신 24대의 선두에 서서 대열을 리드한 세이프티카(Safety Car)에 눈길을 더 먼저 주었다. 이날 관중들의 시선을 붙잡은 세이프티카는 메르세데스 벤츠의 SLS AMG였다. 그럼 '서킷의 순찰차'로 불리우고 있는 세이프티카의 역할은 무엇일까? 세이프티카는 오프닝랩 직전 그리드정렬을 위해 한 바퀴를 돌때 선두에서 머신들을 유도하고, 서킷에서 사고가 발생하거나 우천 등으로 인해 정상적인 레이스가 어렵다고 판단되면 서킷에 투입되어 머신들의 운행을 통제한다. 투입시기는 선두머신의 앞으로 나오는데 이는 그때까지 진행된 순위를 유지시키기 위해서이다.

세이프티카가 트랙에 들어오면 코스요원들은 'SC' 풋말을 들어 드라이버들에게

알린다. SC상황에서는 추월이 금지되고 경주차들은 대열을 유지하며 세이프티카의 리드에 따라야 한다. 만일 이때 추월할 경우 페널티가 주어진다. 또한 세이프티카가 트랙에서 빠져나가고 나서도 반드시 스타트라인을 지나간 후에 본격적인 주행을 시작해야 한다.

2011년 모나코그랑프리에서 마지막랩 때 미하엘 슈마허는 세이프티카가 트랙에서 나간 즉시 페르난도 알론소를 추월해 피니시라인을 통과한 일이 있었는데 결국 이 규정으로 인해 시간페널티를 받고 추월이 인정되지 않았으며, 루이스 해밀턴도 세이프티카를 추월했다가 페널티를 받은 적이 있다.

기본적으로 세이프티카는 사고가 발생했을 경우 레이스를 중단하지는 않아도 될 정도이지만 황색기만으로는 처리하기 위험한 경우에 안전을 위해 레이스 속도를 늦추는 것이 주목적이다. 그렇다고 해서 결코 느린 속도로 달리는 것이 아니다. 너무 느리게 달리면 경주차들이 몇 가지 심각한 상황에 직면하게 된다.





첫째 타이어는 약간 뜨거운 상태일 때 최상의 접지력을 발휘하는데 온도가 내려가면 상황이 종료되고 레이스가 재개되었을 때 다시 타이어의 온도가 올라갈 때까지 최상의 컨디션을 유지하기가 힘들어진다. 둘째 브레이크도 마찬가지로 온도가 너무 떨어지면 제대로 된 제동력이 나오지 않으므로 그 또한 온도가 올라갈 때까지 기다려야 한다. 셋째 너무 느리게 달렸을 때 고회전을 하는 엔진에 충분한 냉각용 공기를 주입할 수 없어서 온도가 너무 뜨거워지거나 혹은 엔진이 되려 식어버리는 일도 발생한다. 따라서 이런 문제들이 발생하는 것을 예방하기 위한 차원으로도 세이프티카는 달릴 수 있는 최대한의 한계까지 페이스를 올리게 되는 것이다. 이 것이 고성능 스포츠카나 스포츠세단이 투입되는 가장 큰 이유다. F1 세이프티카는 지난 1973년 캐나다그랑프리에서 처음 도입되었다. 당시엔 주행 중 악의적인 반칙을 범한 드라이버의 앞에 서서 페널티를 주고자 일부러 속도를 늦추는 일을 수행하려고 등장했다. 그리고 20여년이 지난 1992년에서야 국제자동차연맹(FIA)은 세이프티카에 관한 가이드라인을 세웠고 지금의 역할이 부여되었다. 하지만 이때만해도 지금처럼 체계화되어 있지 못했고, 경주차를 얼마 정도의 속도로 통제해야 하는지 정확한 데이터가 없어 1년가량은 제 역할을 수행하지 못했다. 게다가 지금처럼 한 시즌을 한 메이커가 책임지는 것이 아니라 매 그랑프리별로 다른 종류의 세이프티카가 지정되었다.

F1에서 공식적으로 세이프티카가 지정되기 시작한 것은 1996년이다. 이때부터 메르세데스 벤츠에서 세이프티카를 F1에 공급하기 시작했다. 벤츠의 초대 F1 세이프티카로 활약한 차는 C36 AMG로 6기통 3.6리터 엔진에 280마력의 파워를 냈다. F1트랙 위라는 무대를 감안하면 조금 부족한 것이 아닌가 싶지만 그 당시로서는 엄청난 힘을 지닌 괴물세단(?)이었다.

1997~99년엔 8기통 5,500cc 367마력 엔진을 얹은 CLK55 AMG 모델이 투입되었다. 그리고 2000년과 2001~2002년엔 각각 8기통 5.5리터 360마력의 CL55 AMG와 8기통 5.5리터 354마력 SL 55 AMG가 공급되었다. 2003년 시즌엔 1997년부터 99년까지 F1에서 활약했던 CLK가 페이스 리프트되며 CLK55 AMG가 다시 출현했다.

이듬해부터 2년 동안은 지금껏 나왔던 AMG의 F1 세이프티카 중 가장 작은 모델인 360마력의 SLK55 AMG가 투입되었다. 2006~2007년 시즌의 세이프티카는 CLK63 AMG로 F1에 세 번째 등장한 CLK시리즈다.

2008년~2009년엔 SL63 AMG로 2001년에 이어 두 번째로 F1에 등장한 SL시리즈이며 55에 비해 최고출력이 150마력이나 향상되었다. 2010년부터는 새로운 세이프티카인 SLS AMG가 투입되었다. V8 엔진을 얹은 SLS는 최고출력 571마력, 최대토크 66.3kg·m에 달하는 성능으로 제로백(0→시속 100km 가속)이 3.8초에 불과하며 최고시속은 317km이다. 100억원을 호가하는 것으로 알려진 F1머신들의 최고시속이 350km 정도임을 고려할 때 그 성능을 짐작할 수 있다.

지난해 독일그랑프리부터는 SLS AMG GT 세이프티카를 데뷔시켰으며 벨기에그랑프리 결승스타트 당시 발생한 사고를 계기로 처음 실전에 투입되기도 했다. SLS AMG GT는 AMG의 창립45주년을 맞이해 출시한 모델이며 말 그대로 기존 SLS AMG의 GT버전이라고 할 수 있는데 이것을 'F1세이프티카버전'으로 제작했다.

겉모습은 기존의 SLS AMG와 비슷하나 뒤에 있는 AMG 엠블럼 왼쪽 옆에 빨간색 바탕의 GT표시가 새롭게 들어간 것이 다른 점이다. 실내도 스티어링휠 중앙에 다른 GT처럼 빨간 줄이 하나 그어져있고, 인테리어 재질이 주로 알칸타라로 구성되어 있는 게 특징이며 트랙의 안전을 지휘하기 위해 경광등버튼과 관제실과 교신하기 위한 버튼, 기타 중요한 버튼들이 차안에 설치되어 있다.

여기에 V8 6,208cc 프론트미드십 자연흡기엔진을 얹어 591마력의 최고출력을 자랑하며 제로백은 3.7초에 0→시속 200km는 11.2초를 기록하는 것으로 알려져 있다. 또한 뉴 AMG 라이드 컨트롤 서스펜션, AMG 스피드시프트 DCT 7단 스포츠 트랜스미션, AMG 하이퍼포먼스 세라믹브레이크, AMG 10-스포크 라이트-알루미늄 등이 적용되어 있어 기존에 사용된 SLS AMG F1 세이프티카보다 한층 더 업그레이드된 성능을 자랑하고 있다.

이처럼 특별한 차량 세이프티카는 아무나 탈 수 없다. 서킷주행은 일반도로주행과 상당히 달라서 이에 적응되어 있지 않은 사람이라면 제대로 된 주행을 할 수 없다. 특히 아마추어들과 달리 이들은 서킷을 빠른 속도로 달리면서도 업무를 실수없이 해내야 하기 때문에 주로 전직 프로드라이버들이 이 일을 수행하고 있다. 전문레이서 출신의 숙련된 드라이버가 운전하게 되어있고 조수석엔 국제자동차연맹(FIA) 옵서버가 동승해서 레이스 컨트롤센터와 계속해서 교신하며 현재의 트랙상황을 모니터하고 트

랙에서 빠져나갈 시점을 전달받는다.

현재 F1 세이프티카 드라이버는 베른드 메일랜더로 지난 2000년부터 이 일을 수행하고 있다. 그는 1980년 카트(KART)로 레이싱을 시작해 포물러 포드를 거쳐 포르쉐 카레라컵과 독일투어링카마스터즈(DTM)에서 활동한 바 있다. 다른 모터스포츠 카테고리에도 세이프티카가 있다. 각각 스폰서십에 따라 세이프티카가 선정되는데 레이싱의 성격에 따라서 성능의 차이는 있지만 기본적으로 서킷주행에 적합한 차량이 선정되고 있다. 투어링카레이싱의 최고봉인 DTM의 경우 메르세데스 벤츠 AMG가 2000년부터 2011년까지 세이프티카를 공급했다. 벤츠 C클래스 쿠페로 가장 힘센 C63 AMG 쿠페 블랙리스트로 일반 C63 AMG의 블랙시리즈와 크게 다르지는 않다. 에어로다이내믹을 고려한 주황색의 경광등이 있으며, 제조사나 세이프티카 정보를 표시하는 스티커도 보닛위 곳곳에 있었다. 그리고 무광 블랙의 단조휠과 던롭 스포츠 맥스레이스 스포츠타이어가 장착되어있다. 도어와 같이 달려있는 사이드 글래스 옆부분에 보조로 달린 작은 글래스엔 드라이버 표시 스티커가 붙어있다.

실내에선 단순하게 변한 센터페시아가 가장 먼저 눈에 들어온다. 안전벨트는 4점식이고 기어박스 밑에는 대형 컵홀더가 있다. 그리고 단순화된 센터페시아에는 경광등 및 경적조작버튼이 있다.

엔진은 8기통 6.3리터 AMG 엔진을 얹었다. 최고출력은 517마력, 최대토크는 63.3kg·m에 이른다. 제로백은 4.2초만에 끊으며 최고시속은 300km이다. AMG트랙, 에어로다이내믹, 익스테리어 카본파이버 패키지를 달았지만 엔진냉각이나 기어박스, 서스펜션과 브레이크 등은 세이프티카라고 해서 특별히 손을 대지는 않았다. 지난해 메르세데스 벤츠는 C63 AMG 블랙시리즈를 투입했다. 최고출력 517마력의 힘을 내는데 이는 DTM 출전자들보다 출력이 약 20마력 이상 높다.

58년 전통의 마카오그랑프리에서는 폭스바겐 시로코가 안전을 책임지는 세이프티카로 활약했다. 마카오그랑프리는 폭이 좁고 커브가 심한 일반 도로를 일부 막아 서킷으로 만들었기 때문에 사고가 많아 선수들도 두려워하는 대회다. 따라서 경주전 서킷을 점검해 사고를 예방하고 사고가 났을 때는 경주차를 보호해주는 세이프티카의 역할이 다른 어느 그랑프리

보다 더욱 중요하다. MotoGP 같은 바이크레이싱에도 세이프티카는 4륜차량으로 운영되고 있다. 지난 13년 동안 BMW는 MotoGP 챔피언십의 공식파트너로 세이프티카를 제공해 왔으며, 1M쿠페와 X6M에 이어 지난해엔 3세대 M6 모델을 투입했다. 흰색바탕에 M디비전 특유의 색상으로 꾸며졌으며 여기에 검은색 라디에이터그릴과 프런트 스플리터, 리어윙을 추가했고 지붕위에 경광등도 장착되었다. 또한 V8 4.4리터 트윈터보 엔진을 얹어 최고출력 560마력과 69.3kg·m의 최대토크를 발휘한다. 정지된 상태에서 시속 100km까지 도달하는데 걸리는 시간은 4.2초, 최고시속은 250km에서 전자제어가 이루어진다고 한다.

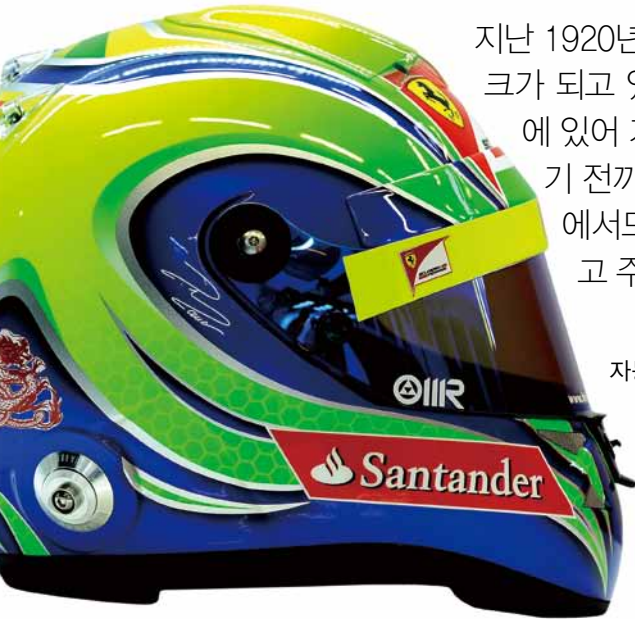
물론 국내 자동차경주대회에도 세이프티카가 투입되고 있다. 국내 대표 자동차경주대회인 슈퍼레이스의 경우 지난해에 랜드로버 레인지로버가 경주차의 안전을 책임졌다. 비상브레이크 어시스트시스템과 어댑티브 크루즈컨트롤 등 첨단안전기술을 탑재한 레인지로버는 레이스 중 발생할 수 있는 여러 위급상황을 안전하고 신속하게 대처했다.

코리아스피드페스티벌대회에서는 현대 쏘나타 터보와 기아 K5 터보가 세이프티카로 나란히 선정되었다. 이전엔 현대 제네시스 쿠페와 벨로스터 등이 세이프티카로 선보였었다. 쏘나타 터보와 K5 터보는 최고출력 271마력, 최대토크 37.2kg·m를 발휘한다. 이들 차는 배기량은 2.0리터급이지만 웬만한 3.0리터급 가솔린모델에 비해 뒤떨어지지 않는 엔진 파워를 지녔다는 평가다. 터보시스템은 연소실의 배기통로가 2개로 나뉜 트윈스크롤 터보방식이어서 각 실린더의 상호 배기간섭을 최소화시켰다. 기존의 경쟁 터보차의 터보랙이 2.3초 수준이지만 공기흡입능력이 나 응답성이 훨씬 빠르다는 게 회사측의 설명이다. 한국 DDGT챔피언십에서는 푸조 RCZ가 세이프티카의 역할을 수행했다. RCZ는 2007년 프랑크푸르트모터쇼에서 컨셉트카로 공개된 후 이를 싱크로울 100%로 양산화에 성공한 모델로 최신 1.6리터 터보가솔린 직분사 THP엔진을 장착해 최고출력 156마력, 최대토크 24.5kg·m의 파워를 자랑한다. 지난 2010년 US투어링카챔피언십엔 기아 쏘울이 세이프티카로 등장했다. 자동차경주를 테마로 의류를 제작하는 고고기어(GoGogear)가 튜닝을 담당해 서스펜션과 타이어, 외관디자인 등을 중심으로 업그레이드 시켰다. 또한 세이프티카의 필수품인 경광등과 저항력을 낮춘 타이어, 경량화된 휠, 옴티카 배터리 등을 장착했다.



세상에서 가장 혹독한 테스트 거쳐 탄생

# SECRET OF RACING HELMET



지난 1920년대에 처음 등장한 헬멧은 현재 드라이버에게 일종의 트레이드마크가 되고 있다. 헬멧이 누구인지 구분하는 역할도 하지만 드라이버의 안전에 있어 가장 중요한 부분을 담당한다. F1 헬멧은 드라이버의 손에 넘어가기 전까지 반침투성과 충격흡수테스트 등을 거치고, 섭씨 830°C의 고온에서도 견뎌내는 혹독한 테스트까지 마친 후에야 비로소 합격점을 받고 주인을 만나게 된다.

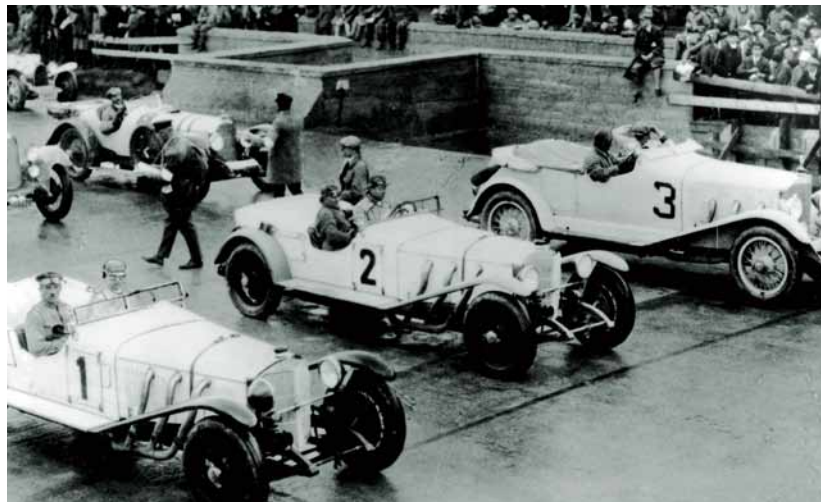
자동차경주의 가장 기본적이면서도 필수안전장비 헬멧(Helmet). 지금은 모든 드라이버들이 헬멧을 쓰고 경주차

대표적인 제품은 이태리출신 알베르토 아스카리의 연청색 헬멧이었다. 허버트 존슨이 만든 것으로 당시 드라이버들에게 최고의 인기를 누렸다. 영국 런던에 기반을 두고있는 이 헬멧 제조사는 1889년에 세워졌다. 당시 브랜드 이름의 시초가 된 설립자 허버트는 황태자의 예식용 모자를 수선한 적도 있다. 황태자가 드라이빙을 하다가 모자가 바람에 날아가 버렸기 때문이다. 허비 존슨 헬멧은 스틸링 모스가 은퇴하는 계기가 된 1962년 굿우드트랙의 충돌사고 당시에도 여전히 사용되고 있었다.

에 오르지만 시간을 조금만 거슬러 올라가면 반드시 그렇지만은 않았다는 것을 알 수 있다. 보통 천으로 만든 모자를 사용하던 시절의 헬멧은 단순히 선수의 머리가 헝클어지는 것을 막기 위한 '단순도구'에 불과했다. 오늘날과 같은 안전개념이 없었기 때문에 일부 서킷에서는 시속 300km 이상으로 달리면서도 와이셔츠를 입고 레이스를 치르는 드라이버가 있을 정도로 생각만해도 아찔한 상황이었다.

첫 하드헬멧은 1920년대에 등장했으며 F1그랑프리가 출범한 1950년대 들어서며 패션과 안전성을 추구한 헬멧으로 변화하기 시작했다. 50년대

수지를 굳혀 만든 아스카리의 헬멧엔 드라이버의 머리를 외부충격으로부터 보호해주는 가죽받침이 부착되어 있었다. 측면에도 귀를 감싸주는 부분이 있지만 사실 2차대전 후 린넨(아마의 줄기에서 뽑아낸 실로 짠 직물)으로 만든 모자에서 한 걸음 물러선 디자인으로 단순히 무언가가 날아와 머리에 충격을 주는 것을 막기 위한 정도의 기능을 추구한 것이다. 헬멧따로 고글따로인 당시 헬멧의 무게는 현재의 절반에도 미치지 못하는 667g에 불과했다. 아스카리가 이전에 사용한 고글은 미국 공군이 개발하고 플라포이드에서 생산한 것으로 마이크 호슨과 같은 동시대의 드라이버들은





얼굴을 뒤덮는 바이저를 사용하기도 했다. 모나코그랑프리 중 바다로 떨어졌던 아스카리는 4일 후인 1955년 5월26일, 이태리 몬자에서 스포츠카를 시험하다 사고로 세상을 떠났다. 그는 당시 유제니오 카스텔로티에게서 빌린 헬멧을 쓰고 있었다. 자신의 헬멧은 모나코에서의 충돌로 턱끈이 망가져 수리하고 있었다. 맞춤형 헬멧은 1960년대에 들어서면서 점차 일반화되었다. 헬멧 자체는 여전히 오픈 페이스의 기본적인 디자인으로 AMA가 제작했다. 고글과 함께 일체형으로 된 모양이었지만 1964년에 힐은 고글 앞에 폭우용 디스크를 부착하기도 했다. 아스카리의 헬멧과 비교해 머리측면과 뒷부분을 보호해주는 기능이 한층 개선되었으나 무게는 두 배 가까이 늘었다. 안쪽에 스펀지가 덧대어진 가죽이 씌워져 있고, 똑딱단추가 달려 선바이저의 탈부착이 가능하게 만들었다. 인터내셔널 스포팅 커미션(CSI)은 63년과 65년 사이에 보호용 헬멧과 오버를 착용을 의무화했다. 오픈 페이스 헬멧의 한계는 분명했으므로 시급히 개선되어야 할 안전장구가 되었다. 로터스팀 드라이버 앨런 스테이시가 1960년 벨기에그랑프리에서 새가 얼굴에 부딪치면서 사망하는 일이 벌어진 것이다. 하지만 풀페이스 헬멧은 아직 태동되지 않고 있었다. 포물러레이스에서 사용된 최초의 풀페이스 헬멧은 1968년 인디애나폴리스500에서 댄 거니가 착용한 '벨스타'였다. 그가 처음 풀페이스 헬멧을 쓰고 캐나다그랑프리에서 나타나자 새로운 패턴을 접한 수많은 사람들의 시선이 그의 헬멧에 모아졌다. 1970년대 초 벨스타는 레스톤의 모터레이싱 장비로 유명한 런던의 대형 슈퍼에서 28파운드에 팔렸다. 이 헬멧은 1976년에 나온 벨스타의 신모델로, 제임스 헌트가 챔피언으로 등극했던 시즌에 사용하기도 했다. 당시 벨에서 생산한 헬멧은 바이저로 덮이는 부분이 매우 좁게 제작된 것이 특징이었다. 이 헬멧에는 벨크로 스트랩이 목부분에 달려있어 헌트는 여기에 목을 조금 더 안전하게 보호하기 위해 불연성 감기를 덧붙였다. 헬멧 오른쪽에는 초기 무선 연락장비가 들어가 있다. 이것을 머신에 꽂아

드라이버가 피트로 들어갈 때 팀과 소통할 수 있었다. 1970년대 중반으로 들어서면서 모든 헬멧의 바이저는 폴리카보네이트 렉산으로 만들어졌다. 깨지지 않는 재질로 만들어진 바이저가 등장한 것도 1978년이였다. 이 바이저의 등장은 1972년 프랑스그랑프리가 열린 클레르몽페랑에서 헬무트 마르코가 당한 사고 때문이었다. 클레르몽페랑은 휴화산을 끼고 도는 트랙으로 노면에 작은 돌조각이 튀겨오곤 했는데 마르코는 레이스 중 다른 경주차가 튀긴 돌조각에 맞아 바이저가 깨지면서 왼쪽 눈을 잃는 사고를 당했다. 이 사건을 계기로 렉산 바이저가 표준화되었다. 벨 헬멧의 좁은 바이저 역시 이 사고가 남긴 중요한 안전책이었다. 전체무게는 2kg으로 현재 사용되고 있는 탄소섬유 헬멧보다 50% 가량 더 무거웠다. 게다가 이때까지도 헬멧은 유리섬유로 만들어졌고 폴리스틸렌으로 이루어진 안감을 덧댔다. 이러한 디자인으로는 충격완화기능이 약할 수밖에 없다. 외피와 안감은 충돌이 일어났을 때의 G포스를 그대로 드라이버의 머리로 전달했기 때문이다. 국제자동차연맹(FIA)이 공식적으로 승인한 헬멧디자인 표준은 1977년에야 제정되었다. 1970년대 후반부터 80년대 초반까지 이름을 날린 브랜드는 프랑스 헬멧 제조사인 GPA로 고전적 스타일의 벨스타 제품과 가시적으로 다른 점은 턱끈을 없앴다는 것이다. GPA 헬멧에는 턱에 바를 이용해 잠그는 기능이 갖추어져 있었다. 헬멧에 보이는 양쪽의 오렌지색 버튼을 누르면 잠금이 풀린다. 이 바는 아래쪽으로 내려가면서 앞으로 당겨져 헬멧을 쓰고 나면 이전에 사용되었던 스트랩보다 훨씬 견고하게 채워졌다. 하지만 이런 턱바가 헬멧과 일체화된 부품으로 이루어져야 하는 요즘에는 규정은 불법이 된다. GPA 모델은 6년 전 헌트의 헬멧보다 300g이나 가벼웠다. 1994년 F1 산마리노그랑프리에서 일어난 사고로 롤란트 라첸베르거와 아이ulton 세나가 숨지자 안전성 측면에서 F1은 눈에 띄는 발전을 이루었다. 서스펜션 부품이 헬멧의 바이저를 관통하면서 머리에 치명적인 부상을 입은 세나가 목숨을 잃었다는 근거에 따른 것이다. 그러나 일부 모터

스포츠 전문가들은 세나가 사망한 직접적인 원인은 묵직한 외부충격이 머리에 전해졌기 때문이라는 다른 주장도 했다.

어쨌든 사고 이후 즉각 이전의 헬멧규정은 세 곳의 시험기구인 스넬과 BSI, SFI의 요구로 금지되었다. 국제자동차연맹(FIA) 역시 이어폰 사용을 금지하고 헬멧의 최대중량을 1,800g으로 제한하는 등 엄격하게 규정을 적용하기 시작했다. 미하엘 슈마허의 헬멧은 겨우 1,400g이 약간 넘었다. 이 헬멧에는 이전 모델보다 실속있는 내부패딩이 부착되어 있고 공기역학적인 설계를 통해 더욱 매끄러운 외형을 갖추었다. 이같은 공기역학적 설계는 엔진으로 기류를 개선하기 위한 방법으로 슈마허가 개발해냈다.

슈마허의 헬멧디자인은 유쾌할 정도로 단순하다. 측면과 뒷부분에 독일의 국가색이 들어가 있고, 뒷부분에는 별이 그려진 파란색 원이 있다. 이 파란색 원은 페라리에 들어간 이후 붉은색으로 바뀌었다. 슈마허의 헬멧 디자인은 흥미롭게도 2009년 시즌 페르난도 알론소에 의해 재현되었다.

이처럼 헬멧개발기술은 세나의 죽음 이후 큰 발전을 거두었다. 가장 큰 진전은 2004년 FIA가 새 규정을 도입했을 때였다. F1의 모든 헬멧은 여전히 합의하에 이 규정을 따르고 있다. 새로운 규정은 영국의 교통연구소에서 체계화되었다. 그 결과 헬멧은 탄소섬유로 만들어 충격에 대한 안전성을 50% 높이고, 물리적 충격강도를 20% 정도 크게 낮출 수 있었다. 현재의 까다로운 규정을 준수하면서 헬멧을 만들 수 있는 제조업체는 많지 않다. 벨은 FIA기준에 부합하는 헬멧을 인증받은 첫번째 제조업사였다.

이 회사는 최근에 인증받은 16개 모델 중 6가지를 제작하고 있다. 헬멧 외피에 사용된 탄소섬유는 신형 보잉787의 날개와 동체접합부에 적용된 것과 같은 형식으로 최첨단 소재가 사용되고 있다. 표준시험에는 10가지 충돌테스트가 포함되어 있으며 이 과정에는 헬멧 6개가 필요하다. 이러한 테스트는 정식으로 승인을 받은 전세계 세 곳에서만 진행되며 영국교통연구소도 여기에 포함된다.

5kg의 머리모형에서 테스트시 발생하는 충격

측정을 위한 로드셀을 장치해 헬멧을 씌운다. 머리모형에 가해지는 최대 가속도는 300G를 넘겨선 안된다. 만약 300G가 넘는다면 헬멧은 불량 판정을 받는다. 관통력테스트는 외피와 바이저 모두에 적용된다. 외피의 경우에는 4kg짜리 금속대못을 헬멧 위로 떨어트리고, 바이저에는 1g짜리 필렛(산탄총알)을 세 곳에서 약 520km가 넘는 속도로 발사한다. 이들 중 하나라도 관통된다면 그 헬멧은 테스트를 통과하지 못한다.

외피, 바이저, 그리고 내부패딩은 프로판가스 화염을 사용한 섭씨 830°C 이상의 온도에서 내열테스트를 받아야 한다. 이는 가정용 오븐의 최고온도(250°C), 금성의 평균온도(480°C), 암석이 용암으로 변하는 임계점(700°C)보다도 높은 온도이다. 외피는 내열테스트를 받는 동안 내부패딩과 머리모양이 섭씨 70°C 이하로 유지할 수 있도록 해야하며, 바이저는 45초 동안 온전히 화염을 견뎌내야만 한다. 만약 그렇지 못하다면 그 헬멧은 또 다른 실패작일 뿐이다.

이같은 기준은 포물러카에 탄 드라이버가 지속적으로 노출되는 충격을 고려해 치밀하게 설계되었다. 패딩의 밀도는 충격완화 헤드레스트의 밀도와 연관지어 드라이버 보호능력이 가장 뛰어난 수준으로 정해진다. 턱끈도 테스트를 거친다. 스트랩의 강도를 테스트하기 위해 35kg의 무게를 잡아 주는지 확인한다. 모든 헬멧은 안전표준마크를 다는데, 대부분 턱스트랩 안에 박음질되어 있다.

이러한 헬멧기준이 얼마나 많은 생명을 살렸는지는 공식적으로 기록된 바가 없다. 그러나 드라이버들은 현재 10년 전에는 생존하지 못했을 믿지 못할 물리적 충격에서 벗어나 있다. 드라이버들이 강도높은 충돌을 겪을 때마다 FIA 표준이 소리없이 자신들을 보호해주는 그 역할에 아낌없는 찬사를 보내는 셈이다.

최종적으로는 트레이드마크로서 드라이버의 개인적인 디자인을 넣는다. 팀 미술가들은 여러 날에 걸쳐 헬멧에 마스킹을 하고 복잡한 디자인을 그려 넣는다. 팬들은 레이스마다 자신이 좋아하는 드라이버의 머신 콕핏 위로 솟아오른 화려한 문양의 헬멧을 볼 수가 있다.

이렇게 만들어진 헬멧은 현재 GP2, F3, 월드투어링카챔피언십(WTCC) 등에서 의무적으로 사용되고 있다. 초기에는 인증받은 헬멧을 구입하려면 어느 곳에서도 7,400파운드에서 1만3,900파운드를 지불해야 한다. 그러나 지금은 제작과정에서 비용절감을 이룬 덕분에 그 비용이 2,300파운드에서 3,200파운드로 줄어들었다.





국내에선 한국그랑프리 홍보위해 3차례 개최

## 지구촌 돌며 F1 분위기 띄운다

F1 데모런이벤트는 전 세계를 돌며 열리는 국제규모의 행사이다. 눈앞에서 F1머신이 750마력의 엔진 파워로 달리는 광경을 직접 볼 수 있으며 고출력 엔진을 이용해 다양한 퍼포먼스를 함께 선보이게 된다. F1쇼런은 F1그랑프리를 사랑하는 모터스포츠팬 뿐 아니라 모든 이들에게 F1세계를 경험할 수 있는 최고의 이벤트로 일본, 바레인, 아부다비 등 F1 개최국 및 개최예정국들이 앞다퉀 이 행사를 열고 있다. 국내에서는 그동안 세 차례의 데모런행사가 치러졌다.

지난해 10월6일 오후 2시 서울 반포한강공원에 1만명 가량의 인파들이 몰려들기 시작했다. 국내에서는 다소 생소한 레드불 'F1쇼런 2012서울'이라는 타이틀로 열리는 행사를 보기 위해서였다. 2011년 F1대회에서 레드불레이싱팀을 우승으로 이끈 애마 RB7이 우렁찬 엔진음을 내며 잠수교를 질주했다. 이날 레드불 주니어팀원으로 활동 중인 안토니오 펠릭스 다 코스타는 자랑스럽게 RB7 머신을 가지고 잠수교 남단에서 출발해 북단을 돌아오는 퍼포먼스를 총 3회 선보였다.

관중들은 F1머신 특유의 엔진음과 함께 1.1km의 잠수교를 달리는 모습에 환호했다. 이날 관심집중 대상이었던 'RB7'의 엔진은 르노의 8기통 2.4L 엔진으로 1분에 최대 1만8,000번을 회전하고 최고출력 750마력을 자랑했다. 드라이버 다 코스타는 "이번에 처음으로 RB7을 운전해서 그 런지 매우 흥분됐으며 특히 한국팬들의 뜨거운 호응에 기분이 매우 좋았다"며 성공적으로 마친 행사에 대한 소감을 표현했다.

데모런의 국내 개최는 이번이 처음은 아니었다. 국내에서 처음으로 F1머신이 도심도로 한가운데를 질주하는 대규모 이벤트가 펼쳐진 때는 지난 2008년이다. 당시 카보(KAVO)와 전남도는 F1 한국그랑프리 유치확정 2주년 기념행사인 '포물러원 시티쇼크'(F1 City Shock)를 10월4~5일 이틀에 걸쳐 치른바 있다. 첫날인 10월4일은 서울 삼성동 코엑스앞 도로에서, 다음날인 5일은 개최지인 전남 광주의 금남로 일대에서 일반인에게 무료로 공개한 시범주행과 F1머신 엔진음으로 애국가를 연주한 뒤 기타리스트와의 합동공연을 하는 등 아주 특별한 퍼포먼스로 치렀다.

이 행사에는 실제 경주차와 동일한 디자인의 머신이 등장했는데 카보의 초청으로 방한한 BMW 자우버 F1팀의 2008년형 머신이 그 주인공이었다. 그동안 각종 모터쇼와 전시를 위해 모형차가 국내에 들어온 일은 있었으나 주행가능한 실전 F1머신이 방한한 것은 처음있는 일이었다.

F1머신의 값은 정해져 있지 않으나 개발비용과 부품값 등을 근거로 추정

해 보면 실전차의 경우 100억원 가량 된다고 알려져 있다. 이 때문에 주 최측인 카보가 이 행사를 위해 보장액 160억원 규모의 대형 손해보험에 가입해야 했을 정도다.

한국에 온 F1머신의 성능은 최고출력 750마력, 최고시속은 355km에 달 한다. 서울 삼성동 행사의 경우 안전확보를 위해 600m 길이의 통제된 구 간에서 진행되었으므로 F1머신의 성능이 100% 발휘되지 못했다. 대신 짧 은 거리에서 시속 200km에 육박하는 스피드까지 급가속하는 순발력을 보여주는 등 일반 승용차의 한계를 가볍게 넘어서는 F1의 첨단기술을 유 감없이 드러냈다.

행사엔 BMW 자우버 F1팀의 주전드라이버인 닉 하이드펠트가 참가해 세 계 최정상급의 드라이빙 테크닉을 선보였다. 2000년 F1에 데뷔한 하이 드펠트는 '제2의 슈마허'로 불릴만큼 뛰어난 재능을 인정받은 드라이버 였다. 사실 도심도로에서 F1머신이 달리는 것도 보기드문 광경이지만 시 즌 도중에 현역드라이버가 데모런(Demo run) 행사에 참석하는 것도 이례적 이었다. 특히 시즌 중반전으로 접어든 시점이어서 더욱 눈길을 끌었다. 비록 시범주행시간이 짧다고는 하지만 혹시 드라이버가 부상을 입을 경 우 치명타를 입을 수 있기 때문이다.

주최측인 카보와 전담도는 F1그랑프리가 올림픽, 월드컵에 이어 대한민 국 스포츠문화의 지도를 바꿀 대형 국제행사임을 부각시키기 위해 2년 뒤 두 번째 데모런행사를 개최했다. 역사적인 첫 F1 한국그랑프리 개최 2 주일가량을 앞둔 10월3일 덕수궁 대한문 앞길에서 서울광장까지 550m 구간에서 진행되었다.

100억원짜리 F1머신이 광화문을 달린다는 소식에 일요일 낮부터 광화문 에는 많은 인파가 몰렸다. 드디어 주인공, 르노 F1머신(R29)이 등장했다. 오전까지 비가 내린 탓에 레인타이어를 장착하고 나온 노란색 르노 F1머 신은 단번에 관중들의 시선을 사로잡았다. 역시 주인공의 등장은 평범하 지 않았다. F1머신의 엔진음으로 대한민국 애국가를 연주한다는 것이 아

닌가. 4~5명의 기술자가 바쁘게 움직이며 뒷바퀴와 엔진커버를 몸체에서 탈거하면서 F1 머신이 노래를 부르기 위한 준비가 끝났다.

윙! 윙! 고회전 사운드가 귀청을 파고들더니 이내 애국가를 연주하 는 F1머신의 엔진사운드가 광화문 한복판으로 울려 퍼졌다. 통상 1만 7,000rpm을 넘나드는 F1엔진은 일반 자동차가 낼 수 없는 높고 넓은 영 역의 소리를 낼 수 있기에 간단한 음악연주는 가능하다고 했다. 애국가의 1절 후렴구가 끝나자 관중들이 일제히 환호하며 박수를 쳤다. 무부하상 태로 rpm을 끝까지 쓰지 않았지만 관중들의 눈과 귀를 단숨에 한곳으로 집중시켰다.

F1머신의 애국가제창이 끝나고 세이프티카가 코스를 돌기 시작했다. 초 고가의 F1머신은 도로에 떨어진 작은 장애물에도 큰 영향을 받을 수 있기에 세이프티카가 OK사인을 보내자 데모런 메인이벤트를 위해 르노 R29 머신이 미캐닉들에 밀려 다시 코스로 들어왔다. 머신의 드라이버는 벨기 에 출신 제롬 담브로시오였다.

유럽 포뮬러대회와 국제 포뮬러마스터시리즈에 참가해 2007년 챔피언십 타이틀을 차지한 바 있으며, 2010년 F1의 전단계인 GP2 챔피언십레이 스에 잔류해 프랑스 담스(DAMS)팀의 드라이버로 활동했고, 데모런 이후 인 2011년 시즌엔 르노팀을 통해 F1에 데뷔한 바 있다.

관중들이 숨죽이며 지켜보는 가운데 르노 F1머신이 미캐닉의 도움으로 엔진이 스타트되고 드라이버 제롬 담브로시오는 시창광장부터 광화문 이 순신장군 동상 앞으로 풀가속을 시도했다. 굉음에 가까운 엔진음을 내며 튕겨지듯 관중앞을 스쳐지나가는 속도감, 바로 그 순간 짜릿하고 폭발적 인 F1머신의 고회전 사운드가 전율을 느끼게 하며 광화문광장을 울려 퍼 졌다. 웬일이 되지않은 타이어로 20여m의 스킵드마크를 만들며 출발한 F1머신은 순식간에 550m 코스저편에 도달했다. F1머신을 눈앞에서 처 음 본 수많은 관중들은 서로의 얼굴을 쳐다보며 탄성을 질렀고, 한국인뿐 아니라 멀리 해외에서 한국을 찾은 르노 F1 프랑스 서포터즈 팬들까지 환





호하며 르노 F1 깃발을 흔들었다.

르노 F1팀에서 준비한 르노 R29 머신은 V8 2.4리터 RS27 엔진을 얹어 750마력의 최고출력을 냈다. F1머신은 엄청난 스피드의 공압식밸브를 사용해 1만8,000rpm까지 엔진을 회전시킬 수 있어 작은 배기량에서도 고출력이 가능했다. 현역 F1머신은 이벤트에 쓸 수 없기 때문에 이때 나온 차는 전년도 르노 F1팀을 이끌었던 R29 머신이였다.

광화문 도심 한가운데는 서킷처럼 오픈된 공간이 아니라 빌딩숲으로 둘러싸여 있어 F1머신의 배기사운드가 울림현상으로 인해 더 크고 입체적으로 들렸다. 머신은 시청앞 광장 원형코스에서 멋지게 노트(뒷바퀴를 스프링커 원선화하는 기술)를 그렸다. 드라이버 제롬은 여유있게 관중들에게 한 손을 들어 보이기도 했다. 머신은 다시 광화문쪽으로 드래그 스타트를 했다. 꽤 떨어진 곳에서도 머신의 파워풀한 속도감이 느껴졌다. 타이어와 레이싱연료가 타는 냄새, 우렁찬 고회전 사운드 속에 순식간에 눈앞으로 나타났다 사라지는 르노 F1머신은 수천명의 관중들에게 강한 인상을 남겼다.

데모주행을 끝낸 머신은 관중들의 환호 속에 패독으로 돌아왔다. 행사는 단순히 F1머신 한 대가 서울 도심을 달린 정도가 아니었다. F1에 대해 잘 알지 못하던 많은 일반인들에게 관심과 흥미를 유발시키기에 충분했다. 또한 남의 나라가 아닌 대한민국 우리나라에서 F1이 열리고 있지만 서킷을 찾을 수 없는 사람들에게 도심한복판에서 F1의 느낌을 전달해 줌으로써 TV 등 언론매체를 통해 F1을 접했을 때 이질감이 아니라 친근감을 느낄 수 있도록 '팬을 찾아가는 행사'였다고 할 수 있겠다. 따라서 모터스포츠가 그저 유별난 사람이 즐기는 게 아니라 누구나 흥미를 가질만한 스포츠라는 것을 알려주는 데에도 일조하는 것으로 평가되고 있다.

데모런행사의 주도적인 역할을 하고 있는 레드블레이싱은 지난 7년간 미국 오스틴, 덴마크 코펜하겐, 포르투갈 포르토, 아제르바이잔 바쿠, 우크라이나 키예프, 이탈리아 토리노, 일본 오사카 등지를 돌며 80회 가량의 쇼런행사를 주최해 대중들의 사랑을 받았다. 특히 지난해 6월17일 아제르바이잔 수도인 바쿠에서 열린 쇼런 역시 인상적이었다. 이날 드라이버는 영국 스코틀랜드 출신 F1드라이버 데이비드 쿨사드였다. 쿨사드는 F1에서의 업적을 인정받아 2010년 대영제국훈장 5등급을 수상하였으며 현재는 BBC에서 F1해설자로 활동하고 있다. 수만명의 시민들이 데이비드 쿨사드의 쇼런을 관람하러 바쿠 시내 네프트치레르 거리를 찾았다. 그 랑프리통산 13승을 기록한 쿨사드는 RB7 머신에 올라 환상적인 드라이빙 실력을 유감없이 보여주었다.

2011년 12월에는 레드블레이싱의 본사가 위치한 영국 밀턴케인스에서 6만여명의 관중이 레드불의 듀오 세바스찬 페텔과 마크 웨버를 만나기 위해 모였다. 2회 연속 챔피언십 획득을 축하하기 위해 데이비드 쿨사드와 레드불 스텐트라이더인 크리스 바이퍼, 그리고 F1진행자인 제이크 험프리가 자리를 함께 했다. 12시30분부터 시작해 오후 3시까지 이어진 행사는 레드블레이싱팀과 스태프들, 그리고 그들의 가족과 지역주민들에게 감사함을 표하며 성황리에 마쳤다.

이처럼 레드블레이싱팀의 데모런행사의 인기는 폭발적이었다. 남아공 케이프타운 2만5,000명, 홍콩 4만3,000명, 이태리 토리노 4만명, 러시아 소치 5만4,000명, 일본 도쿄 3만6,000명, 싱가포르 5만명, 인도 뉴델리에는 5만명이 행사장을 찾아 그들이 펼치는 멋진 퍼포먼스에 감동을 받았다.

대회별 개최횟수

대회명	최연도	횟수
Abu Dhabi Grand Prix	2009~2012	4
Argentine Grand Prix	1953~58, 1960, 1972~75, 1977~81, 1995~98	20
Australian Grand Prix	1985~2012	28
Austrian Grand Prix	1964, 1970~87, 1997~2003	26
Bahrain Grand Prix	2004~2010, 2012	8
Belgian Grand Prix	1950~56, 1958, 1960~68, 1970, 1972~2002, 2004~2005, 2007~2012	57
Brazilian Grand Prix	1973~2012	40
British Grand Prix	1950~2012	63
Caesars Palace Grand Prix	1981~82	2
Canadian Grand Prix	1967~74, 1976~86, 1988~2008, 2010~2012	43
Chinese Grand Prix	2004~2012	9
Dallas Grand Prix	1984	1
Detroit Grand Prix	1982~88	7
Dutch Grand Prix	1952~53, 1955, 1958~71, 1973~85	30
European Grand Prix	1983~85, 1993~97, 1999~2012	22
French Grand Prix	1950~54, 1956~2008	58
German Grand Prix	1951~54, 1956~59, 1961~2006, 2008~2012	59
Hungarian Grand Prix	1986~2012	27
Indian Grand Prix	2011~2012	2
Indianapolis 500	1950~60	11
Italian Grand Prix	1950~2012	63
Japanese Grand Prix	1976~77, 1987~2012	28
Korean Grand Prix	2010~2012	3
Luxembourg Grand Prix	1997~98	2
Malaysian Grand Prix	1999~2012	14
Mexican Grand Prix	1963~70, 1986~92	15
Monaco Grand Prix	1950, 1955~2012	59
Moroccan Grand Prix	1958	1
Pacific Grand Prix	1994~95	2
Pescara Grand Prix	1957	1
Portuguese Grand Prix	1958~60, 1984~96	16
San Marino Grand Prix	1981~2006	26
Singapore Grand Prix	2008~2012	5
South African Grand Prix	1962~63, 1965, 1967~80, 1982~85, 1992~93	23
Spanish Grand Prix	1951, 1954, 1968~79, 1981, 1986~2012	42
Swedish Grand Prix	1973~78	6
Swiss Grand Prix	1950~54, 1982	6
Turkish Grand Prix	2005~2011	7
United States Grand Prix	1959~80, 1989~91, 2000~2007, 2012	34
United States Grand Prix West	1976~83	8

국가별 개최횟수

국가명	개최연도	횟수
Argentina	Argentine GP (1953~58, 1960, 1972~75, 1977~81, 1995~98)	20
Australia	Australian GP (1985~2012)	28
Austria	Austrian GP (1964, 1970~87, 1997~2003)	26
Bahrain	Bahrain GP (2004~2010, 2012)	8
Belgium	Belgian GP (1950~56, 1958, 1960~68, 1970, 1972~2002, 2004~2005, 2007~2012)	57
Brazil	Brazilian GP (1973~2012)	40
Canada	Canadian GP (1967~74, 1976~86, 1988~2008, 2010~2012)	43
China	Chinese GP (2004~2012)	9
France	French GP (1950~54, 1956~2008) Swiss GP (1982)	59
Germany	German GP (1951~54, 1956~59, 1961~2006, 2008~2012) European GP (1984, 1995~96, 1999~2007) Luxembourg GP (1997~98)	73
Hungary	Hungarian GP (1986~2012)	27
India	Indian GP (2011~2012)	2
Italy	Italian GP (1950~2012) San Marino GP (1981~2006) Pescara GP (1957)	90
Japan	Japanese GP (1976~77, 1987~2012) Pacific GP (1994~95)	30
Malaysia	Malaysian GP (1999~2012)	14
Mexico	Mexican GP (1963~70, 1986~1992)	15
Monaco	Monaco GP (1950, 1955~2012)	59
Morocco	Moroccan GP (1958)	1
Netherlands	Dutch GP (1952~53, 1955, 1958~71, 1973~85)	30
Portugal	Portuguese GP (1958~60, 1984~96)	16
Singapore	Singapore GP (2008~2012)	5
South Africa	South African GP (1962~63, 1965, 1967~80, 1982~85, 1992~93)	23
South Korea	Korean GP (2010~2012)	3
Spain	Spanish GP (1951, 1954, 1968~79, 1981, 1986~2012) European GP (1994, 1997, 2008~2012)	49
Sweden	Swedish GP (1973~1978)	6
Switzerland	Swiss GP (1950~54)	5
Turkey	Turkish GP (2005~2011)	7
United Arab Emirates	Abu Dhabi GP (2009~2012)	4
United Kingdom	British GP (1950~2012) European GP (1983, 1985, 1993)	66
United States	United States GP (1959~80, 1989~91, 2000~2007, 2012) Indianapolis 500 (1950~60) United States GP WEs (1976~83) Detroit GP (1982~88) Caesars Palace GP (1981~82) Dallas GP (1984)	63

## 서킷별 개최횟수

서킷명	개최연도	횟수
Adelaide	Australian GP (1985~1995)	11
Aida	Pacific GP (1994~1995)	2
Aintree	British GP (1955, 1957, 1959, 1961~62)	5
Anderstorp	Swedish GP (1973~78)	6
Austin	United States GP (2012)	1
AVUS(Berlin)	German GP(1959)	1
Brands Hatch	British GP (1964, 1966, 1968, 1970, 1972, 1974, 1976, 1978, 1980, 1982, 1984, 1986) European GP (1983, 1985)	1
Bremgarten	Swiss GP (1950~54)	5
Buenos Aires	Argentine GP (1953~58, 1960, 1972~75, 1977~81, 1995~98)	20
Casablanca	Moroccan GP (1958)	1
Catalunya (Barcelona)	Spanish GP (1991~2012)	22
Clermont-Ferrand	French GP (1965, 1969, 1970, 1972)	4
Dallas	Dallas GP (1984)	1
Detroit	Detroit GP (1982~88)	7
Dijon-Prenois	French GP (1974, 1977, 1979, 1981, 1984) Swiss GP (1982)	6
Donington	European GP (1993)	1
East London	South African GP (1962~63, 1965)	3
Estoril	Portuguese GP (1984~96)	13
Greater Noida	Indian GP (2011~2012)	2
Hockenheim	German GP (1970, 1977~84, 1986~2006, 2008, 2010, 2012)	33
Hungaroring	Hungarian GP (1986~2012)	27
Imola	Italian GP (1980) San Marino GP (1981~2006)	27
Indianapolis	Indianapolis 500 (1950~60) United States GP (2000~2007)	19
Interlagos (Sao Paulo)	Brazilian GP (1973~77, 1979~80, 1990~2012)	30
Istanbul	Turkish GP (2005~2011)	7
Jacarepagua (Rio de Janeiro)	Brazilian GP (1978, 1981~89)	10
Jarama	Spanish GP (1968, 1970, 1972, 1974, 1976~79, 1981)	9
Jerez	Spanish GP (1986~1990) European GP (1994, 1997)	7
Kyalami	South African GP (1967~80, 1982~85, 1992~93)	20
Las Vegas	Caesars Palace GP (1981~82)	2
Le Mans	French GP (1967)	1
Long Beach	United States GP West (1976~83)	8
Magny-Cours	French GP (1991~2008)	18
Melbourne	Australian GP (1996~2012)	17
Mexico City	Mexican GP (1963~70, 1986~92)	15
Monsanto	Portuguese GP (1959)	1
Monte-Carlo	Monaco GP (1950, 1955~2012)	59
Montjuic	Spanish GP (1969, 1971, 1973, 1975)	4
Montreal	Canadian GP (1978~86, 1988~2008, 2010~2012)	33
Monza	Italian GP (1950~79, 1981~2012)	62
Mosport Park	Canadian GP (1967, 1969, 1971~74, 1976~77)	8
Mount Fuji	Japanese GP (1976~77, 2007~2008)	4
Nivelles	Belgian GP (1972, 1974)	2
N-rburgring	German GP (1951~54, 1956~58, 1961~69, 1971~76, 1985, 2009, 2011) European GP (1984, 1995~96, 1999~2007) Luxembourg GP (1997~98)	39
Oporto	Portuguese GP (1958, 1960)	2
Osterreichring	Austrian GP (1970~87)	18

Paul Ricard(Le Castellet)	French GP (1971, 1973, 1975~76, 1978, 1980, 1982~83, 1985~90)	14
Pedralbes	Spanish GP (1951, 1954)	2
Pescara	Pescara GP (1957)	1
Phoenix	United States GP (1989~91)	3
Reims	French GP (1950, 1951, 1953, 1954, 1956, 1958~61, 1963, 1966)	11
Riverside	United States GP (1960)	1
Rouen	French GP (1952, 1957, 1962, 1964, 1968)	5
Sakhir(Bahrain)	Bahrain GP (2004~2010, 2012)	8
Sebring	United States GP (1959)	1
Sepang(Kuala Lumpur)	Malaysian GP (1999~2012)	14
Shanghai	Chinese GP (2004~2012)	9
Silverstone	British GP (1950~54, 1956, 1958, 1960, 1963, 1965, 1967, 1969, 1971, 1973, 1975, 1977, 1979, 1981, 1983, 1985, 1987~2012)	46
Singapore	Singapore GP (2008~2012)	5
Spa-Francorchamps	Belgian GP (1950~56, 1958, 1960~68, 1970, 1983, 1985~2002, 2004~2005, 2007~2012)	45
Spielberg (A1-Ring)	Austrian GP (1997~2003)	7
Saint-Jovite (Mont-Tremblant)	Canadian GP (1968, 1970)	2
Suzuka	Japanese GP (1987~2006, 2009~2012)	24
Valencia	European GP (2008~2012)	5
Watkins Glen	United States GP (1961~80)	20
Yas Marina	Abu Dhabi GP (2009~2012)	4
Yeongam	Korean GP (2010~2012)	3
Zandvoort	Dutch GP (1952~53, 1955, 1958~71, 1973~85)	30
Zeltweg	Austrian GP (1964)	1
Zolder	Belgian GP (1973, 1975~1982, 1984)	10

## 최다 출전드라이버

순위	드라이버	시즌	횟수
1	Rubens Barrichello	1993~2011	326
2	Michael Schumacher	1991~2006, 2010~2012	308
3	Riccardo Patrese	1977~1993	257
4	Jarno Trulli	1997~2011	256
5	David Coulthard	1994~2008	247
6	Giancarlo Fisichella	1996~2009	231
7	Jenson Button	2000~2012	230
8	Michele Alboreto	1981~1994	215
9	Andrea de Cesaris	1980~1994	214
10	Gerhard Berger	1984~1997	210

## 최연소 레이스 출전드라이버

순위	드라이버	시즌	레이스
1	Jaime Alguersuari	19 years, 125 days	2009 Hungarian GP
2	Mike Thackwell	19 years, 182 days	1980 Canadian GP
3	Ricardo Rodriguez	19 years, 208 days	1961 Italian GP
4	Fernando Alonso	19 years, 218 days	2001 Australian GP
5	Esteban Tuero	19 years, 320 days	1998 Australian GP
6	Chris Amon	19 years, 324 days	1963 Belgian GP
7	Sebastian Vettel	19 years, 349 days	2007 United States GP
8	Eddie Cheever	20 years, 53 days	1978 South African GP
8	Jenson Button	20 years, 53 days	2000 Australian GP
10	Tarso Marques	20 years, 72 days	1996 Brazilian GP

### 최연장 레이스 출전드라이버

순위	드라이버	나이	레이스
1	Louis Chiron	55 years, 292 days	1955 Monaco GP
2	Philippe Etancelin	55 years, 191 days	1952 French GP
3	Arthur Legat	54 years, 232 days	1953 Belgian GP
4	Luigi Fagioli	53 years, 22 days	1951 French GP
5	Adolf Brudes	52 years, 293 days	1952 German GP

### 최다 우승드라이버

순위	드라이버	시즌	출전	우승	확률(%)
1	Michael Schumacher	1991~2006, 2010~2012	308	91	29.55
2	Alain Prost	1980~91, 1993	202	51	25.25
3	Ayrton Senna	1984~94	162	41	25.31
4	Nigel Mansell	1980~92, 1994~95	191	31	16.23
5	Fernando Alonso	2001, 2003~2012	198	30	15.15
6	Jackie Stewart	1965~73	100	27	27.00
7	Sebastian Vettel	2007~2012	101	26	25.74
8	Jim Clark	1960~68	73	25	34.25
8	Niki Lauda	1971~79, 1982~85	177	25	14.12
10	Juan Manuel Fangio	1950~51, 1953~58	52	24	46.15

### 최다 승률드라이버

순위	드라이버	시즌	출전	우승	확률(%)
1	Juan Manuel Fangio	1950~51, 1953~58	52	24	46.15
2	Alberto Ascari	1950~55	33	13	39.39
3	Jim Clark	1960~68	73	25	34.25
4	Lee Wallard	1950~51, 54	3	1	33.33
4	Bill Vukovich	1950~55	6	2	33.33
6	Michael Schumacher	1991~2006, 2010~2012	308	91	29.55
7	Jackie Stewart	1965~73	100	27	27.00
8	Sebastian Vettel	2007~2012	101	26	25.74
9	Ayrton Senna	1984~94	162	41	25.31
10	Alain Prost	1980~91, 1993	202	51	25.25

### 한 시즌 최연속 우승드라이버

순위	드라이버	시즌	레이스	우승
1	Nigel Mansell	1992	South African - San Marino	5
1	Michael Schumacher	2004	Australian - Spanish	5
3	Ayrton Senna	1991	United States - Monaco	4
3	Michael Schumacher	1994	Brazilian - Monaco	4
5	Damon Hill	1996	Australian - Argentine	3
5	Michael Schumacher	2000	Australian - San Marino	3
7	Juan Manuel Fangio	1957	Argentine - Monaco	2
7	Jackie Stewart	1969	South African - Spanish	2
7	Emerson Fittipaldi	1973	Argentine - Brazilian	2
7	Niki Lauda	1976	Brazilian - South African	2
7	Jacques Laffite	1979	Argentine - Brazilian	2
7	Alain Prost	1982	South African - Brazilian	2
7	Mika Hakkinen	1998	Australian - Brazilian	2
7	Michael Schumacher	2001	Australian - Malaysian	2
7	Jenson Button	2009	Australian - Malaysian	2
7	Sebastian Vettel	2011	Australian - Malaysian	2

### 한 시즌 최다 우승드라이버

순위	드라이버	시즌	출전	우승	확률(%)
1	Michael Schumacher	2004	13	18	72
2	Michael Schumacher	2002	11	17	65
2	Sebastian Vettel	2011	11	19	58
4	Nigel Mansell	1992	9	16	56
4	Michael Schumacher	1995	9	17	53
4	Michael Schumacher	2000	9	17	53
4	Michael Schumacher	2001	9	17	53
8	Ayrton Senna	1988	8	16	50
8	Michael Schumacher	1994	8	16	50
8	Damon Hill	1996	8	16	50
8	Mika Hakkinen	1998	8	16	50

### 한 시즌 최고 우승확률

순위	드라이버	시즌	확률(%)	레이스	우승
1	Alberto Ascari	1952	75	8	6
2	Michael Schumacher	2004	72	18	13
3	Jim Clark	1963	70	10	7
4	Juan Manuel Fangio	1954	67	9	6
5	Michael Schumacher	2002	65	17	11
6	Jim Clark	1965	60	10	6
7	Sebastian Vettel	2011	58	19	11
8	Juan Manuel Fangio	1955	57	7	4
9	Nigel Mansell	1992	56	16	9
10	Alberto Ascari	1953	56	9	5

### 한 시즌 최고 우승확률

순위	드라이버	시즌	우승	레이스
1	Alberto Ascari	1952~53	7	Belgian, French, British, German, Dutch, Italian, 1953 Argentine
1	Michael Schumacher	2004	7	European, Canadian, United States, French, British, German, Hungarian
3	Michael Schumacher	2000~2001	6	Italian, United States, Japanese, Malaysian, 2001 Australian, Malaysian
4	Jack Brabham	1960	5	Dutch, Belgian, French, British, Portuguese
4	Jim Clark	1965	5	Belgian, French, British, Dutch, German
4	Nigel Mansell	1992	5	South African, Mexican, Brazilian, Spanish, San Marino
4	Michael Schumacher	2004	5	Australian, Malaysian, Bahrain, San Marino, Spanish
8	Jim Clark	1963	4	Belgian, Dutch, French, British
8	Jack Brabham	1966	4	French, British, Dutch, German
8	Jochen Rindt	1970	4	Dutch, French, British, German
8	Ayrton Senna	1988	4	British, German, Hungarian, Belgian
8	Ayrton Senna	1991	4	United States, Brazilian, San Marino, Monaco
8	Alain Prost	1993	4	Canadian, French, British, German
8	Michael Schumacher	1994	4	Brazilian, Pacific, San Marino, Monaco
8	Damon Hill	1995~96	4	Australian, 1996 Australian, Brazilian, Argentine
8	Michael Schumacher	2002	4	Brazilian, San Marino, Spanish, Austrian
8	Fernando Alonso	2006	4	Spanish, Monaco, British, Canadian
8	Jenson Button	2009	4	Bahrain, Spanish, Monaco, Turkish
8	Sebastian Vettel	2010~2011	4	Brazilian, Abu Dhabi, 2011 Australian, Malaysian
8	Sebastian Vettel	2012	4	Singapore, Japanese, Korean, Indian

### 최연소 우승드라이버

순위	드라이버	나 이	레 이 스
1	Sebastian Vettel	21 years, 73 days	2008 Italian GP
2	Fernando Alonso	22 years, 26 days	2003 Hungarian GP
3	Troy Ruttman	22 years, 80 days	1952 Indianapolis 500
4	Bruce McLaren	22 years, 104 days	1959 United States GP
5	Lewis Hamilton	22 years, 154 days	2007 Canadian GP
6	Kimi Raikkonen	23 years, 157 days	2003 Malaysian GP
7	Robert Kubica	23 years, 184 days	2008 Canadian GP
8	Jacky Ickx	23 years, 188 days	1968 French GP
9	Michael Schumacher	23 years, 240 days	1992 Belgian GP
10	Emerson Fittipaldi	23 years, 296 days	1970 United States GP

### 최연장 우승드라이버

순위	드라이버	나 이	레 이 스
1	Luigi Fagioli	53 years, 22 days	1951 French GP
2	Nino Farina	46 years, 276 days	1953 German GP
3	Juan Manuel Fangio	46 years, 41 days	1957 German GP
4	Piero Taruffi	45 years, 219 days	1952 Swiss GP
5	Jack Brabham	43 years, 339 days	1970 South African GP
6	Sam Hanks	42 years, 321 days	1957 Indianapolis 500
7	Nigel Mansell	41 years, 97 days	1994 Australian GP
8	Lee Wallard	40 years, 264 days	1951 Indianapolis 500
9	Maurice Trintignant	40 years, 200 days	1958 Monaco GP
10	Graham Hill	40 years, 92 days	1969 Monaco GP

### 한 그랑프리 최다 우승드라이버

순위	드라이버	우승	레이스	연 도
1	Michael Schumacher	8	French GP	1994, 1995, 1997, 1998, 2001, 2002, 2004, 2006
2	Michael Schumacher	7	Canadian GP	1994, 1997, 1998, 2000, 2002, 2003, 2004
2	Michael Schumacher	7	San Marino GP	1994, 1999, 2000, 2002, 2003, 2004, 2006
4	Alain Prost	6	Brazilian GP	1982, 1984, 1985, 1987, 1988, 1990
4	Ayrton Senna	6	Monaco GP	1987, 1989, 1990, 1991, 1992, 1993
4	Alain Prost	6	French GP	1981, 1983, 1988, 1989, 1990, 1993
4	Michael Schumacher	6	Belgian GP	1992, 1995, 1996, 1997, 2001, 2002
4	Michael Schumacher	6	Spanish GP	1995, 1996, 2001, 2002, 2003, 2004
4	Michael Schumacher	6	Japanese GP	1995, 1997, 2000, 2001, 2002, 2004
4	Michael Schumacher	6	European GP	1994, 1995, 2000, 2001, 2004, 2006

### 최다 폴포지션 드라이버

순위	드라이버	시 즌	출전	횟수	확률(%)
1	Michael Schumacher	1991~2006, 010~2012	308	68	22.08
2	Ayrton Senna	1984~94	162	65	40.12
3	Sebastian Vettel	2007~2012	101	36	35.64
4	Jim Clark	1960~68	73	33	45.21
4	Alain Prost	1980~91, 1993	202	33	16.34
6	Nigel Mansell	1980~92, 1994~95	191	32	16.75
7	Juan Manuel Fangio	1950~51, 1953~58	52	29	55.77
8	Lewis Hamilton	2007~2012	110	26	23.64
8	Mika Hakkinen	1991~2001	165	26	15.76
10	Niki Lauda	1971~79, 1982~85	177	24	13.56
10	Nelson Piquet	1978~91	207	24	11.59

### 최고 폴포지션 확률드라이버

순위	드라이버	시 즌	출전	횟수	확률(%)
1	Juan Manuel Fangio	1950~51, 1953~58	52	29	55.77
2	Jim Clark	1960~68	73	33	45.21
3	Alberto Ascari	1950~55	33	14	42.42
4	Ayrton Senna	1984~94	162	65	40.12
5	Sebastian Vettel	2007~2012	101	36	35.64
6	Stirling Moss	1951~61	67	16	23.88
7	Lewis Hamilton	2007~2012	110	26	23.64
8	Michael Schumacher	1991~2006, 010~2012	308	68	22.08
9	Jackie Stewart	1965~1973	100	17	17.00
10	Nigel Mansell	1980~1992, 994~1995	191	32	16.75
10	Nelson Piquet	1978~91	207	24	11.59

### 최다 연속폴포지션 드라이버

순위	드라이버	횟수	시 즌	레 이 스
1	Ayrton Senna	8	1988~89	Spanish - United States
2	Ayrton Senna	7	1990~91	Spanish - Monaco
2	Alain Prost	7	1993	South African - Canadian
2	Michael Schumacher	7	2000~2001	Italian - Brazilian
5	Niki Lauda	6	1974	Dutch - Italian
5	Ayrton Senna	6	1988	Brazilian - Detroit
5	Ayrton Senna	6	1989	Belgian - Australian
5	Nigel Mansell	6	1992	South African - Monaco
5	Mika Hakkinen	6	1999	British - Italian
10	Stirling Moss	5	1959~1960	Portuguese - Monaco
10	Phil Hill	5	1961	Dutch - German
10	Nigel Mansell	5	1992	Belgian - Australian
10	Alain Prost	5	1993	British - Italian
10	Jacques Villeneuve	5	1996~1997	Japanese - San Marino
10	Mika Hakkinen	5	1999	Australian - Spanish
10	Juan Pablo Montoya	5	2002	Monaco - French
10	Fernando Alonso	5	2006	European - Canadian
10	Sebastian Vettel	5	2010~2011	Abu Dhabi - Turkish
10	Sebastian Vettel	5	2011	Hungarian - Japanese

### 한 그랑프리 최다 폴포지션 드라이버

순위	드라이버	우승	레이스	연 도
1	Ayrton Senna	8	San Marino GP	1985, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1994
1	Michael Schumacher	8	Japanese GP	1994, 1995, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2004
3	Michael Schumacher	7	Spanish GP	1994, 1995, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004
3	Michael Schumacher	7	Hungarian GP	1994, 1996, 1997, 2000, 2001, 2004, 2005
5	Ayrton Senna	6	Australian GP	1985, 1988, 1989, 1990, 1991, 1993
5	Ayrton Senna	6	Brazilian GP	1986, 1988, 1989, 1990, 1991, 1994
5	Michael Schumacher	6	Canadian GP	1994, 1995, 1997, 1999, 2000, 2001
8	Juan Manuel Fangio	5	Italian GP	1950, 1951, 1954, 1955, 1956
8	Juan Manuel Fangio	5	French GP	1950, 1951, 1954, 1956, 1957
8	Jim Clar	5	British GP	1962, 1963, 1964, 1965, 1967
8	Ayrton Senna	5	Monaco GP	1985, 1988, 1989, 1990, 1991
8	Ayrton Senna	5	Italian GP	1985, 1988, 1989, 1990, 1991
8	Michael Schumacher	5	Malaysian GP	1999, 2000, 2001, 2002, 2004



유해물질 저감  
생태계 독성 저감  
생분해성 우수



우수제품  
(조달청)



\*대한소 녹색성장기본법, 제32조 및 \*녹색인증제 운영요령,  
제27조에 의거하여 위의 기술을 녹색기술로 인증합니다.



한국화학연구원  
생분해성 제품인증

제2회 2010년 한국소방산업기술대상 대통령 표창

# "친환경 포소화약제로 녹색소방 시대를 열어가는 에코폼 936"

'스톡홀름 협약' 에 따른 규제물질(PFOS등 불소화합물) 제거

## “국내 최초 개발된 친환경 포소화약제”

### ECOFOAM 936

#### > 에코폼 936 특징

- A,B급 화재에 모두 적용 가능 (고발포 및 저발포 겸용)
- 불소화합물 (수질 및 토양오염 물질), 중금속이 전혀 함유되지 않은 친환경 제품
- 전국 100여개 소방서에서 사용중

#### > 에코폼 936 인증

- 소방방재청, 인천대 소방방재연구센터와 공동개발
- 형식 승인 : 한국소방산업기술원 (2010년 7월)
- 환경표지 인증 : 한국환경산업기술원 (유해물질저감, 생태계독성저감, 생분해성우수, 2012년 5월)
- 녹색기술 인증 : 지식경제부 (2010년 9월)
- 생분해성제품 인증 : 한국화학융합시험연구원 (28일 80%이상 생분해, 2010년 4월)
- 특허 등록 : 특허청 (친환경 포소화약제, 2011년 7월)
- 우수제품지정 : 조달청 (2012년 8월)

### 나노닥터

## 고유가시대, 차량에너지절감의 희소식!

어떻게?



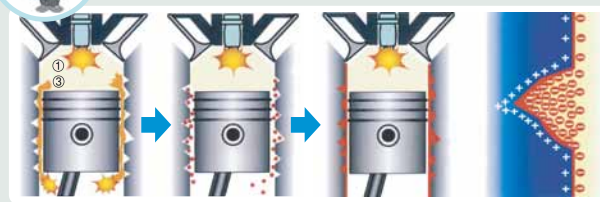
마모된 엔진내벽을 나노금속분말로 메워줌으로서 압축압력을 새엔진에 가깝게 복원시켜 줍니다.

필요성

자동차는 출고 후부터 엔진을 비롯 주요부분의 노후화가 진행되며 이는 매연증가, 연비저하, 출력저하 등의 원인이 되므로 이를 해결하는 것이 '친환경튜닝' 입니다



엔진의 나이를 되돌릴수 있다!



#### 치료전

- 1) 불완전연소
- 2) 연소실 오염유입
- 3) 불로우바이 가스

#### 치료중

나노금속 분말이 마모 부위에 전기적으로 끌려가 결합한다

#### 치료완료

마모부위가 구라-니켈 합금에 의해 복원되어 매끄러운 상태가 됨

#### 치료원리

(-)전기를 띤 입자들이 마모부위에 붙어 열과 압력에 의해 결합된다



[제조원]



(주)한중유화 HANJUNG OIL & CHEMICAL CO., LTD.

경남 김해시 한림면 병동리 1005 T: (055) 343-0051 www.hjlube.com



(주)나노기술

대전광역시 대덕구 대화동 290-19 T: (042) 862-0673 www.nanopwe.com

[판매원]



(주)에코이앤씨 ECO ENERGY AND CHEMICAL

서울 양천구 목1동 현대41타워 2509호 T: (070) 4027-1077 F: (02) 325-0591 www.ecoenc.net

세상에 흔들리지 않는 당신...  
당신은 마제스티입니다

흔들림 없는 퍼포먼스 -

**Majesty**  
SOLUS

보이지 않는 곳까지 프리미엄하게, 마제스티 솔루스!



흔들림 없는 승차감 : 최신 소재배합 시스템으로 어떤 노면에서도 느껴지는 편안함  
품격을 더하는 정숙함 : 금호타이어의 50년 기술 노하우로 구현된 최첨단 소음감소기술  
언제나 돌보이는 안정성 : 특수 제작된 실리카 컴파운드로 경합하는 최상의 제동력

