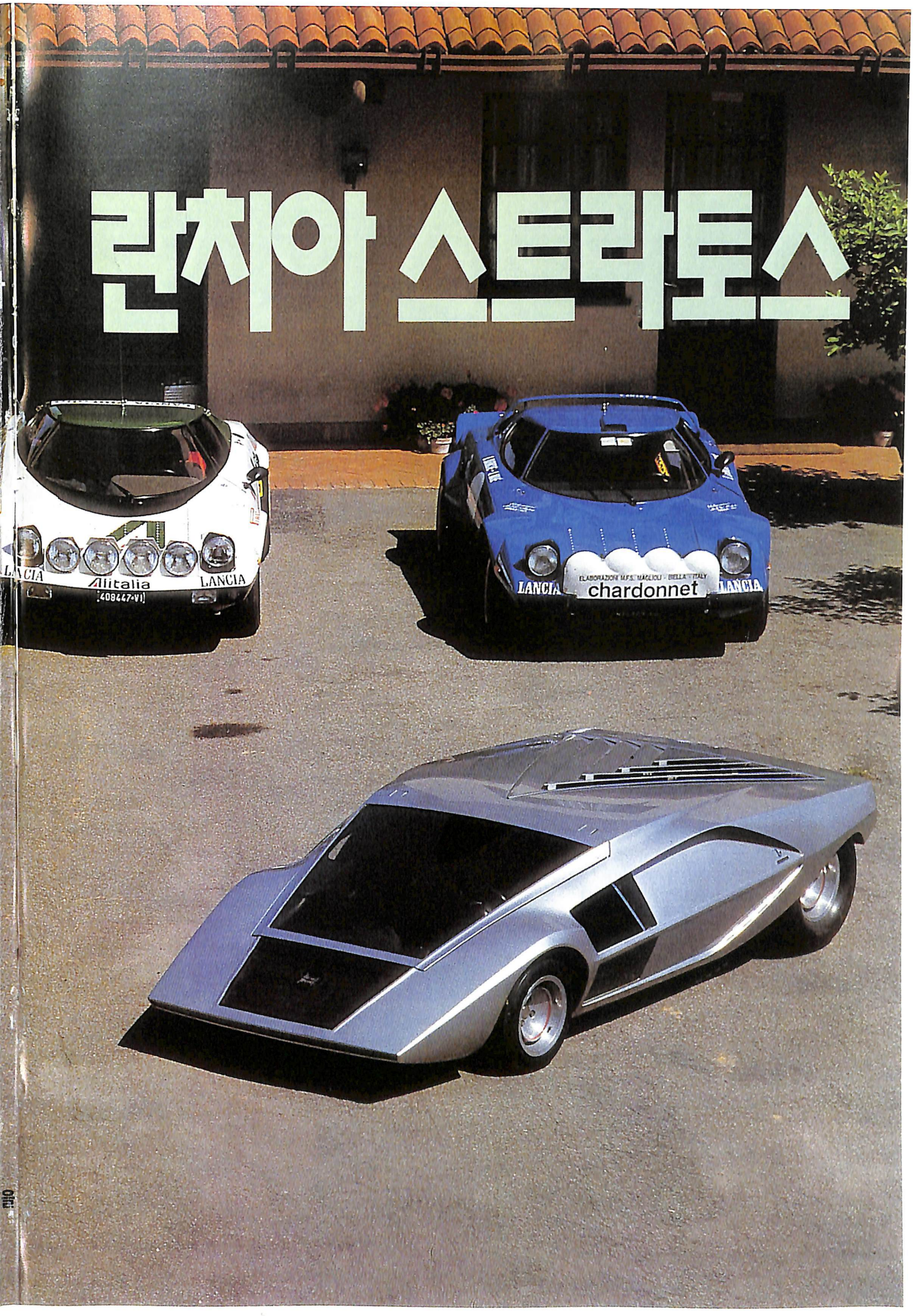
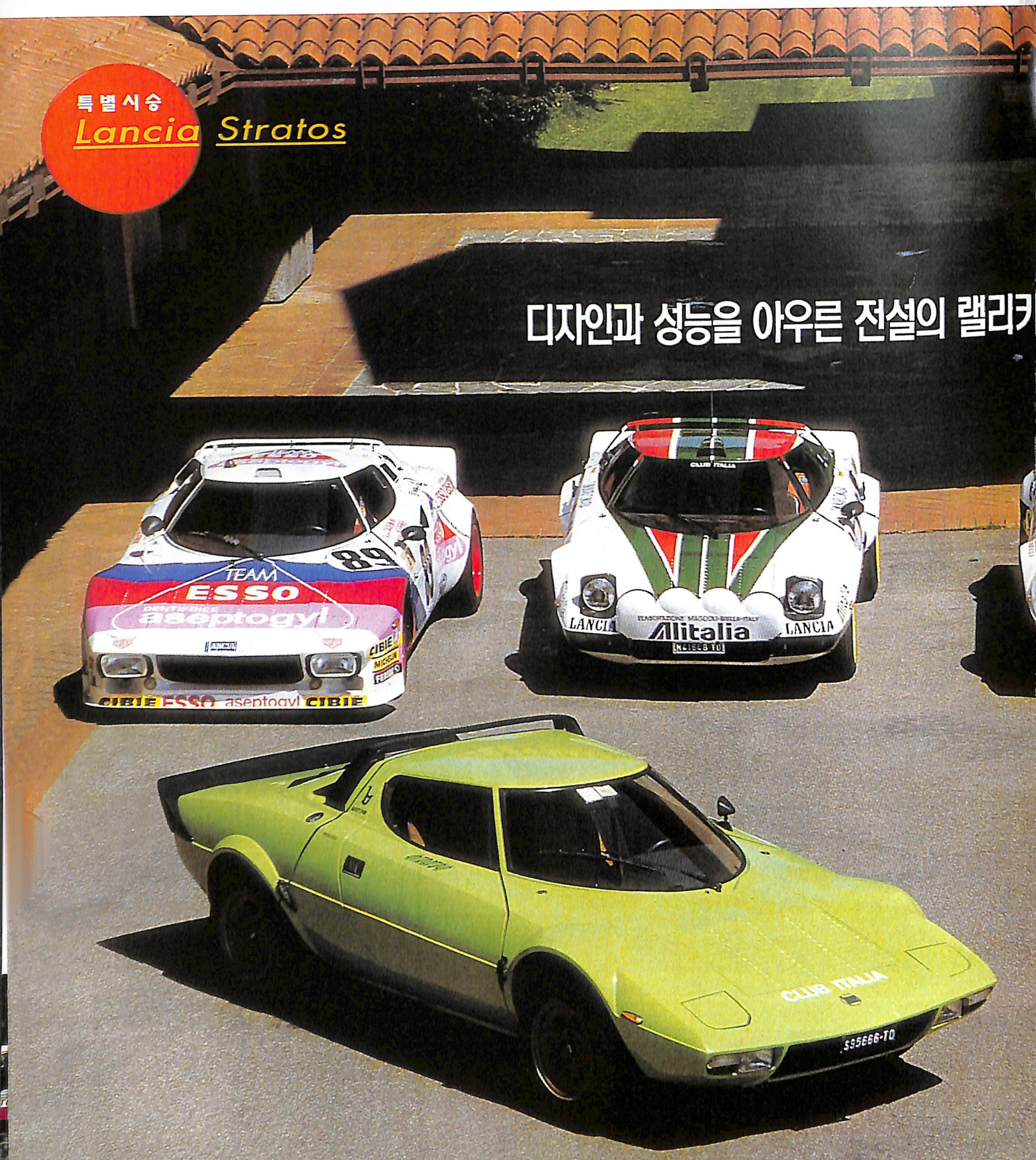
란치아 스트라토스



특별시승

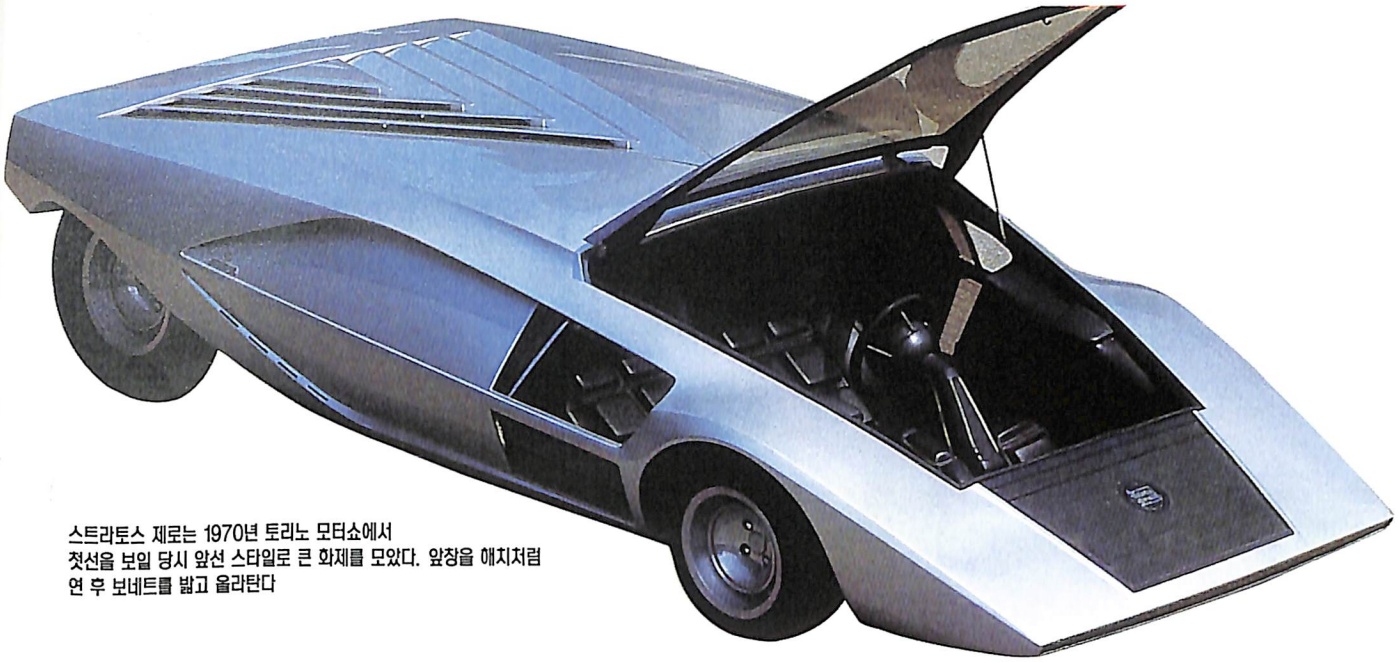
Lancia Stratos

디자인과 성능을 아우른 전설의 랠리카



요즘 세계랠리선수권(WRC)은 일본 메이커들이 휩쓸고 있다. 다른 메이커의 참여를 유도하기 위해 키트카 등 새 카테고리가 생겼으나 사정은 변하지 않고 있다. 그러나 70년대에는 사정이 달랐다. WRC를 비롯한 세계 랠리계를 주름잡은 주인공은 이태리의 아생마 란치아 스트라토스였다. 20년전 몬테카를로 랠리에서 정상에 오른 샤르도네 스트라토스를 선두로 알리탈리아 모델과 양산형 지안카를로 페리니와 랠리 드라이버 클라우디오 마글리올리가 시승했다

글 · Giancarlo Perini〈이태리 자동차 평론가〉 사진 · Archivio Perini〈이태리 사진 스튜디오〉



스트라토스 제로는 1970년 토리노 모터쇼에서
첫선을 보일 당시 앞선 스타일로 큰 화제를 모았다. 앞창을 애치처럼
연 후 보네트를 밟고 올라탄다

HF의 메커니즘을 그대로 살리되 포르쉐와 알피느처럼 뒤쪽에 엔진을 얹는 새로운 방식을 고안했다. 쇼카이기 때문에 담아내고자 한 컨셉트가 고스란히 표현되었다.

란치아와 베르토네의 야심작

그렇게 만들어진 스트라토스 '제로' 프로토타입은 임시변통으로 낡은 심장을 달았다. 란치아 풀비아의 1천584cc 115마력(또는 130마력) 엔진을 리어액슬 앞에 세로로 얹고 5단 MT는 엔진 뒤에 직렬로 연결했다. 한 젊고 발랄한 디자이너의 창의력으로 스트라토스의 기술문제를 해결한 것이다.

아직 네바퀴굴림(4WD)은 검토대상에 오르지 않았다. 무게중심을 최대한 낮추고 뒤쪽 굴림바퀴의 접지력을 극대화하도록 차체를 설계했다. 랠리카는 앞이 잘 보여야 하고 사이즈는 최대한 작아야 할 뿐 아니라 무게배분을 잘해야 한다.

스트라토스의 크기와 비례는 랠리카의 이상을 그대로 살려내고 있다. 너비는 1천870mm이나 되지만 높이는 겨우 840mm, 휠베이스는 2천220mm로 알맞다. 길이는 3천580mm에 불과하고, 무게는 710kg에 지나지 않았다. 그에 비해 1969년형 풀비아 쿠페 랠리의 너비는 1천570mm에 길이 3천935mm, 높이 1천330mm, 무게는 850kg에 이르렀다.

간디니의 회고에 따르면 스트라토스는 베르토네의 대외홍보를 위한 작품이었다. 베르토네는 란치아와 사업상 다리를 놓고 싶었던 것이다. 결국 란치아의 일거리를 따내는 데 성공했다.

하지만 란치아와 함께 일을 하는 데는 무척 힘이 들었다. 엄청난 인내력, 정열과 시간이 필요했다. 란치아 전시장에 내놓을 양산차를 만들고 다시 WRC에서 챔피언이 될 때까지는 말할 수 없는 고역을 치렀다.

양산형 스트라토스는 랠리만을 위해 태어난 차다.
첨단의 쐐기형 스타일에 미드십 구성은 당시로는 혁신적인 디자인이었다

스트라토스의 쟁쟁한 아버지들

"실패에는 부모가 없지만 성공에는 많은 아버지가 있다"는 이태리 속담이 있다. 스트라토스의 경우 성공을 거두는 데는 뛰어난 아버지와 부모가 여럿 있었다. 줄잡아 3개 버전의 스트라토스가 있다는 것도 그중 한가지 이유로 꼽힌다. 쇼카, 로드카와 경주차는 각기 '전쟁'에서 이기기 위해 치열한 싸움을 벌였다.

제1호 스트라토스 쇼카는 베르토네라는 아버지뿐(그리고 '아저씨' 격이랄 수 있는 위치에서 디자인과 설계를 맡은 간디니)이었다. 그와는 달리 스트라토스 컨셉트를 양산차와 경주차로 개발하는 데는 아버지와 할아버지가 있었다. 당시 란치아 코르세(란치아 레이싱팀) 담당이사였던 '체자레 피오리오'와 란치아 전무 '우고 고바토'였다.

5년간 팀을 이끌어 온 피오리오는 란치아 랠리카를 만들려는 베르토네의 꿈을 힘차게 뒷받침했고 란치아 경영진을 설득했다. 고바토는 란치아와 피아트 이사진의 저항을 물리치고 양산계획을 밀어붙였다.

랠리규정에 맞춰 최소한 500대를 만들어 파는 일도 녹록치 않았다. 값이 풀비아 HF의 4~5배가 되는 한정 생산차가 팔릴지도 의문이었다. 거기에다 개발비와 시간도 모자랐다.

페라리 디노 246GT의 V6 얹어

71년 4~7월에 마르첼로 간디니는 알맞은 엔진을 찾느라 시간을 보냈다. 란치아 기술진은 자체엔진을 쓰고 싶었지만 새 엔진을 개발할 시간이 없었다. 피아트그룹 안에서 플라미니아와 아우렐리아 6기통, 피아트130과 디노의 V6가 후보에 올랐다.

엔진은 결정되지 않고 기다릴 시간도 없어 간디니가 피오리오에게 제의했다. 디노 246GT에 얹는 V6 2.4ℓ 페라리를 이용하자는 것. 그러나 아무런 반응도 없어 엔진을 달지 않은 스트라토스 HF를 70년 10월 토리노 모터쇼에 내놓았다. 그 때문에 높다란 플랫폼에 올

스트라토스 탄생의 주역들. 뒷줄 왼쪽부터 시계방향으로 필자인 지안카를로 페리니, 마르첼로 간디니, 지안니 톤티, 귀도 야반데로, 클라우디오 마글리올리와 토머스 포피. 앞에 있는 3명은 미캐닉이다

최근 세계랠리선수권(WRC)은 일본차의 독무대다. 구미 메이커로는 포드가 유일하게 일본의 3강 스바루, 도요다, 미쓰비시에 맞서 힘겨운 싸움을 벌이고 있다.

그러나 일본 메이커에 앞서 이태리의 란치아가 랠리무대를 휩쓸던 시절이 있었다. 란치아 델타 HF 인테그랄레가 무적을 자랑하던 80년대말과 90년대초를 얘기하는 것이 아니다. 4반세기를 거슬러 올라가면 정상을 향해 치닫던 한대의 란치아와 만나게 된다. 자동차 역사상 처음으로 랠리 우승을 목표로 설계, 제작한 스트라토스(Stratos)가 주인공이다. 지금도 디자인과 성능이 가장 빼어난 차로 칭송받는 걸작이다.

미모를 타고난 승리의 화신

'미인단명'이라는 속설처럼 빼어난 미모를 갖춘 스트라토스는 수명이 짧았다. 그럼에도 통틀어 100회 이상 승리를 거두었을 뿐 아니라 74, 75년과 76년 챔피언의 왕좌에 올랐다. 스트라토스가 상승가도를 달리다 뒤안길로 사라진 것은 자체적인 결함이나 한계 때문이 아니었다.

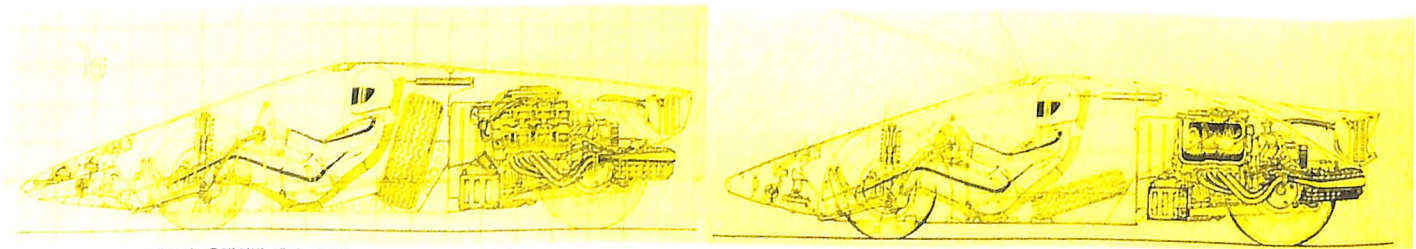
모기업 피아트가 란치아의 성공을 '전략적으로' 이용하기 위해 피아트131 아바르트를 새 주자로 내세웠기 때문이다. 대타작전이 맞아떨어져 피아트는 77년 세계 타이틀을 거머쥐었다. 스트라토스는 피아트에 의해 뒷전으로 밀려났으나 77년 몬테카를로 랠리에서 우승했고, 유럽 랠리에서 4년연속 챔피언을 차지했다. 프랑스 샤르도네팀이 거둔 전과였다.

스트라토스의 제작계획을 세운 주역은 란치아가 아니고 이태리의 정상급 카로체리아 '베르토네'였다. 1970년 베르토네가 토리노 모터쇼에 내놓은 파격적인 컨셉트카가 전혀 새로운 랠리카를 탄생시키는 실마리가 되었다.

토리노 모터쇼에서 란치아 경영진은 베르토네가 출품한 새 작품을 보고 깜짝 놀랐다. 아니, 충격을 받았다.

"스트라토스가 태어난 과정은 정말 예사롭지 않았다. 누치오 베르토네는 70년 토리노 모터쇼에 아주 특별한 쇼카를 만들어 전시하기로 했다. 란치아 풀비아 HF에서 영감을 얻은 작품이었다. 당시 풀비아는 유럽 랠리에서 포르쉐 및 알피느와 맞붙어 싸우고 있었다. 뿐만 아니라 람보르기니 미우라 이후 미드십 엔진을 받아들이는 선구적 역할을 했다."

이 차를 디자인한 마르첼로 간디니의 회고담이다.



스트라토스 제로의 설계도면. 운전석과 엔진 사이에 스페어 타이어를 넣었다

유명한 알리탈리아(이태리 항공사) 스폰서 컬러를 칠한 스트라토스가 눈 덮인 몬테카를로 랠리 코스를 질주하고 있다

대성공을 거두었다. 하지만 생산초기에는 스포츠카 매니어들이 몰려들어 차를 미처 댈 수 없었다.

로드카와 랠리카의 절대적 격차

스트라토스는 운전하기 쉬운 차가 아니었다. 실내는 비좁고 엔진의 열기와 소음이 운전석으로 들어왔다. 에어컨도 파워 핸들도 없었다. 운전재미만이라도 있었다면 오너들이 참고 견뎠을 것이다.

불행히도 경영진과 기술진은 스트라토스를 매력있는 상품으로 탈바꿈할 바탕도 믿음도 없었다. '실수를 하지 않을까, 돈을 너무 쓰지 않을까, 란치아 승용차로서 안락성이 떨어지지 않을까'를 걱정했을 뿐이다.

필자는 로드카 스트라토스를 몰아 보았다. 50km를 달리는 것도 고역이었다. 밀폐성이 높아야 할 쿠페인데도 비가 오면 안팎을 구별할 수 없을 만큼 젖어들었다. 표준세팅일 경우 차체반응을 예측할 수 없었고 급발진 때는 직진주행이 힘들고 급차선 변경을 할 때는 '아주 격정적'이었다. 시속 150km를 넘어서면 위험하기까지 했다.

랠리카와 로드카를 비교시승한 뒤 프로 드라이버 클라우디오 마글리올리에게 핸들을 넘기기로 했다. 그는 스트라토스의 목적과 구조, 기능 그리고 한계까지도 남김없이 꿰뚫고 있었다.

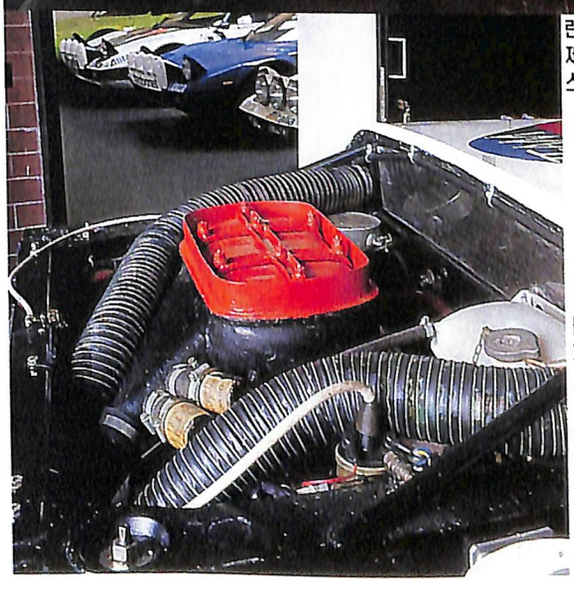
마글리올리가 자갈길에서 액셀을 힘껏 밟자 뒤타이어가 튕겨 올린 돌멩이가 차바닥을 후려치는 소리가 엔진음과 화음을 이루었다. 그 순간 굉음에 맞추어 속도는 수직상승했다. 소리 없는 총알처럼 직진하는 BMW 750iL과는 달리 끊임없이 흔들리며 직선을 '찾아' 나갔다. 랠리의 명수 다르니쉬와 무나리가 경기구간(SS)에서 어떻게 스타트를 끊었는지를 보여주고 있었다. 자갈길 스타트법의 시범을 보여준 것이었다. SS 출발점에서 1~2초를 잃느냐 따느냐에 따라 랠리의 승패가 판가름 나기 때문이었다.

다르니쉬 스트라토스의 뛰어난 공격력

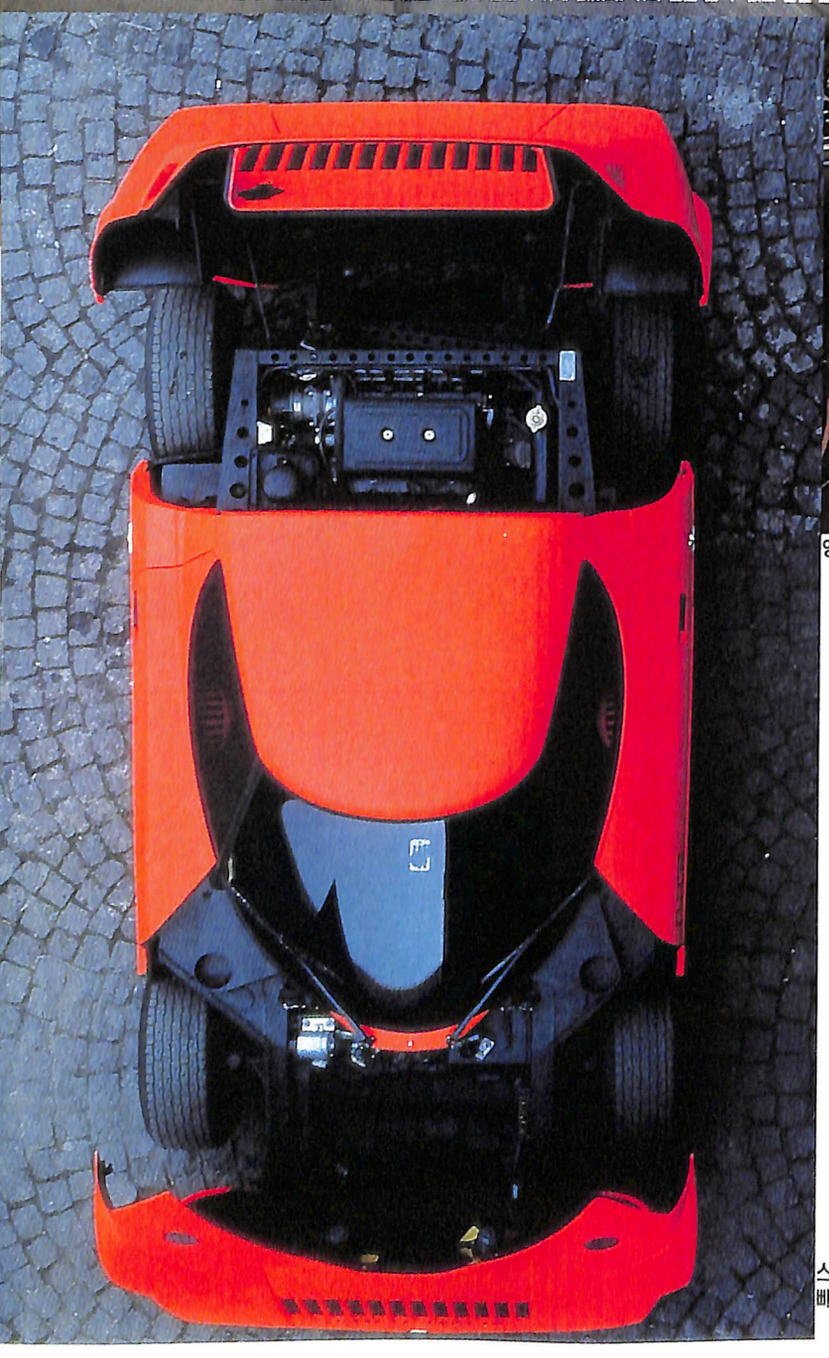
스트라토스는 몇초 사이에 속도를 올리자 안정을 찾고 드라이버의 지시에 따라 신속, 정확하게 응답했다. 로드카와의 차이는 여기서 그치지 않았다. 서스펜션의 정확성, 예측 가능성과 응답성이 훨씬 뛰어났다. 드라이버는 어떤 상황에서나 차를 완전히 휘어잡을 수 있었다. 노면과 섀시는 정확하고 직접적으로 연결되었다. 유니볼 조인트는 핸들과 서스펜션의 응답성을 신속 · 정확하게 만들었다.

초반 가속 뒤에는 마글리올리의 액셀, 브레이크, 클러치와 기어 레버

란치아 코르세에서 제작중인 스트라토스 랠리카


붉은색이 강열한 페라리제 V6. 새로운 매니폴드와 수직 카뷰레터 때문에 디노 246GT용과는 달랐다

도로에서나 트랙에서나 스트라토스 드라이버는 남보다 빨리 달릴 수밖에 없었다. 뒤나 옆을 볼 수 없고 앞만 보고 달려야 하기 때문이다



양산형 스트라토스는 실내 밀폐성이 떨어져 소음이 크고 비도 많이 새 들어 온다

려 내용이 보이지 않게 해야 했다.

엔초 페라리는 엔진을 주고 싶었다. 하지만 몬테카를로의 경기구간(special stage)에서 일련의 시험을 통해 우승 가능성이 입증되어야 엔진과 트랜스미션을 내주기로 했다.

페라리가 내준 디노 V6 엔진은 매니폴드와 수직 카뷰레터 때문에 디노 246GT V6와는 달랐다. 공식자료에는 5단 MT가 '란치아' 라고 되어 있었지만 페라리 제품이었다.

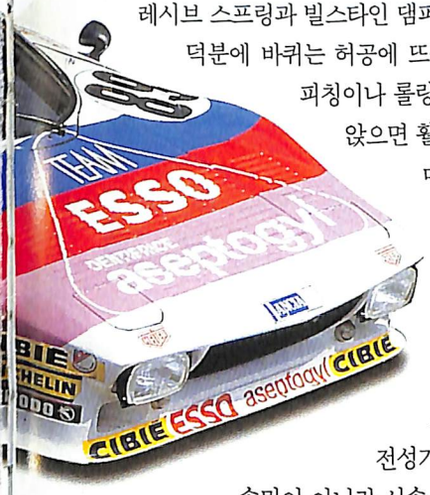
처음부터 란치아 스트라토스는 WRC의 승리를 목표로 만들었다. 오로지 랠리카로 만들어진 역사상 첫차라 할 수 있다. 따라서 이 차는 모터스포츠사에서 랠리카의 출발점으로 높이 평가되었다. 게다가 매력적이고 미래 지향적인 스타일이 자동차 디자인과 랠리에 엄청난 자극을 주었다.

그럼에도 74년초 판매에 들어가자 스트라토스 500대를 모두 팔기 어려웠다. 할 수 없이 란치아는 제일 마지막에 판매가의 몇분의 1 값에 차를 팔아 치워야 했다. 지금 스트라토스는 원가의 몇배에 거래되고 있다. 차가 팔리지 않은 것은 성능 탓이 아니라 마무리가 미흡하고 판매전략에 문제가 있었다. 아무튼 시장에서 철저히 실패한 스트라토스는 랠리에서

스트라토스의 독특한 레이아웃을 보여주는 앵글. 짧은 앞뒤 오버행은 빠른 핸들링을 위한 것. 양쪽으로 부챗살처럼 뻗어 있는 와이퍼가 눈길을 끈다

사르도네의 랠리용 스트라토스는 직진성능도 낮고 운전하기가 매우 어려웠다.
그러나 운전 테크닉에 따라서는 놀라운 성능을 발휘한다

용이 아니라 포장도로용 레인 타이어였다. 그러나 비엘라 부근 사유지 흙탕길에서도 그립은 뛰어났다. 서스펜션은 구조와 세팅이 안정된 프로그레시브 스프링과 빌스타인 댐퍼가 어울려 노면의 굴곡을 잘 흡수했다. 덕분에 바퀴는 허공에 뜨는 법 없이 지면을 힘차게 긁어쥐었다. 피칭이나 롤링이 크지 않고 밖에서 볼 때보다 들어가 앉으면 훨씬 편안했다.



마글리올리에게 차의 움직임을 물어 보았다.

"조율만 잘하면 정말 환상적인 차다. 완벽하게 균형이 잡혀 언제든지 가고 싶은 방향으로 몰아갈 수 있다. 한계상황으로 끌고 가야만 가볍게 오버스티어를 일으킨다."

전성기의 스트라토스는 0→시속 100km 가속만이 아니라 시속 100km→0의 제동력도 가장 앞서는 랠리카였다. 대형 15인치 휠(지금은 양산 해치백에 흔하지만 4반세기전만 해도 아주 드물었다) 덕택에 스트라토스는 록히드 디스크 브레이크를 쓸 수 있었다.

브레이크 조작은 좀 힘들지만 상황에 따라 휠에 알맞은 제동을 걸 수 있다. 또 랠리 드라이버는 제동만이 아니라 조향 또는 안정감을 살리기 위해 브레이크를 쓴다는 것을 잊어서는 안된다. 핸드 브레이크를 이용하기도 하고 오른발로 액셀을 밟고 왼발로 계속 브레이크를 걸 수도 있다.

험로를 벗어나 도로에 나온 뒤 마글리올리는 잘 조율하면 안정도가 높고 운전하기 쉬운 경주차라고 스트라토스를 격찬했다. 그러나 필자는 스트라토스의 짧은 휠베이스 때문에 고속 안정감이 약간 떨어져 긴장을 풀 수 없었다. 스트라토스는 환상적인 경주차였다. 유능한 드라이버가 몰 때는 탁월한 성능으로 응답하고 랠리와 같은 난폭운전을 잘 받아들였다. 하지만 한순간도 긴장을 풀 수는 없는 야생마였다.

랠리 테크닉 시범을 보여 준 마글리올리

스트라토스의 주요 제원

구분	차종	사르도네팀 스트라토스	로드카
크기	길이×너비×높이(mm)	3710×1810×1100	3710×1750×1110
	휠베이스(mm)	2180	←
	트레드 앞/뒤(mm)	1490/1570	1430/1460
	무게(kg)	888	1000
	승차정원(명)	2	←
엔진	형식	V6 DOHC	←
	굴림방식	MR	←
	보어×스트로크(mm)	92.9×65.0	92.5×60.0
	배기량(cc)	2418	←
	압축비	9.5	9.1
	최고출력(마력/rpm)	270/7800	190/7000
	최대토크(kg·m/rpm)	37.0/5300	22.0/4500
	연료공급장치	키뷰레터	수직 쌍초크 키뷰레터
	연료탱크 크기(ℓ)	65	—
트미션	형식	수동 5단	←
	기어비 ①/②/③ ④/⑤/®	—	—
보세디	보디형식	2도어 쿠페	—
	스티어링	랙 앤드 피니언	—
	서스펜션 앞/뒤	모두 위시본	—
와시	브레이크 앞/뒤		—
	타이어	205/70R 15	—
성능	최고시속(km)	—	230
	0→시속 100km 가속(초)	—	—
	시가지 주행연비(km/ℓ)	—	—
값		—	—

랠리용 스트라토스의 인테리어. 버켓시트와 새로운 계기를 달았다. 페달의 위치는 조작하기에 편리하다. 파격적인 핸들도 마찬가지

(경금속제) 조작법을 유심히 살폈다. 그의 운전 테크닉은 예술의 경지에 도달해 있었다. 란치아가 개발한 페라리 엔진은 고회전에서는 박력이 넘치지만 5천rpm 밑에서는 힘이 떨어진다. 따라서 기어변속이 빠르고 정확해야 한다. 코너를 빠져나올 때 최고 rpm을 내야만 다음 코너까지의 속도가 최고에 달한다.

기통당 2밸브이고 특별한 배기 매니폴드가 없는 스트라토스 엔진은 6천500~8천500rpm에서 놀라운 위력을 발휘한다. 마글리올리는 회전상한인 8천500rpm까지 올라가지 않고 7천rpm대에서 최고출력을 끌어냈다. 5단 MT의 기어비가 짧아 예상보다 최고속도를 내기는 쉬웠다. 클러치가 날렵하지는 않아도 난폭한 기어 체인지에 믿음직하게 응답했다.

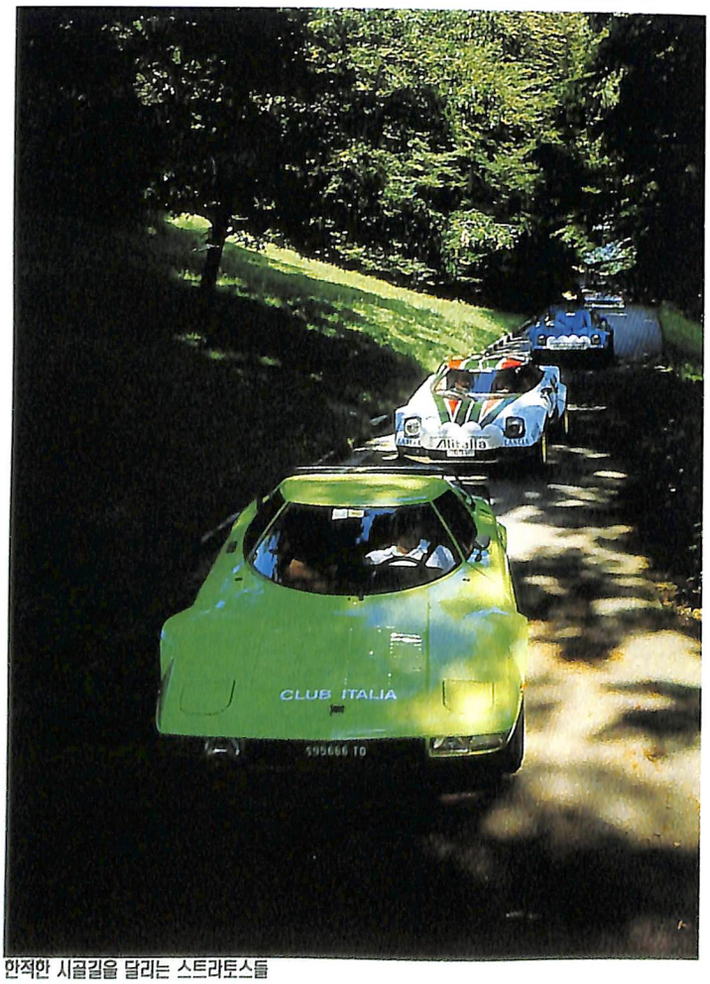
1970년 토리노 모터쇼에서 신영 스트라토스가 선을 보인 것은 시작에 불과했다. 주변에서는 스트라토스가 1년 안에 쇼룸에 나올 수 있다고 보았다. 그러나 차가 딜리의 손에 넘어가고 세계선수권에 뛰어들 때까지는 3년이 걸렸다

르망을 위해 개발된 GTP 경주차

굴곡이 심한 코스에서 스트라토스의 최고시속은 겨우 180km. 반면 출력은 280마력이고 차무게는 900kg에 불과하다. 따라서 무게/출력비는 3.2kg/마력밖에 안 되었다.

지금 굴러다니는 다르니쉬의 스트라토스는 서스펜션 세팅을 포르투갈 랠리처럼 자갈길에 맞추어 지상고가 좀 높은 편이다. 비교적 순탄한 포장도로에 맞추지 않았기 때문이다. 아스팔트를 달려도 편안하지만 접지력과 핸들링이 약간 떨어진다. 결정적인 차이를 알아보려면 SS에서처럼 한계상황까지 몰아 보아야 하지만 시승코스에는 그럴 만한 곳이 없었다.

원래 란치아는 피렐리 타이어를 신겼다. 그러나 프랑스 드라이버 다르니쉬가 프랑스팀에서 뛸 때에는 미쉐린을 신었다. 란치아는 프랑스팀이 미쉐린을 갈아신는 것을 반대하지 않았다. 미쉐린과 피렐리를 비교할 기회가 생겼기 때문이다. 유럽과 세계무대에서 벌인 피렐리-미쉐린 타이어 전쟁이 스트라토스의 성능을 한단계 높이는 데 이바지했다.



한적한 시골길을 달리는 스트라토스들

정상급 가속 · 제동력 갖춘 야생마

샤르도네의 푸른 스트라토스가 신고 달린 타이어는 본격적인 자갈길