조랑말 신화의 뿌리

④ 이게 경고야, 감탄이야?

지정용 | 작가

"각하, 해방 10주년 기념 산업박람회에 우리 손으로 처음 만든 자동차가 전시돼 대단한 화제를 모으고 있습니다".
"그런가? 누가 만들었는가?"

시발자동차

산업기반조차 없는데 자동차라니. 1955년 10월 박람회 대통령상은 따 놓은 당상이었다. 이름은 시발(始發). 욕 아니다. 자동차 생산의 시작이라는 의미였다. 상표는 한글 'ㅅㅣ-ㅂㅏㄹ'로 표기했다.

원래 서울시장상이었는데, 시발의 조회성 전무와 대통령 의전차 운전기사가 막역한 사이여서 대통령상을 수상했다는 얘기가 돌았다. 다 차치하고, 대한민국 생산 1호 자동차와 대통령상이 어색한가?

1937년 최씨 삼 형제가 정비공장을 차렸다. 무성 · 혜성 · 순성씨였다. 해방 후 남한에는 미군이 주둔했다. 우리 정부가 수립된 후 미군은 사용하던 차량을 불하하고 떠났다. '윌리스 MB'와 'GMC 트럭'이었다. 삼 형제는 '국제차량제작'을 설립해 차량을 재활용하는 재생차 사업으로 진출했다.

6.25 전쟁 후, 모든 게 태부족이었지만 드럼통은 많았다. 전쟁은 기름 소모전이기도 했다. 삼 형제는 재생차 노하우를 살려 자동차를 만들기로 마음먹었다. 드럼통을 차체에 일부 활용했다. 필요한 부분은 두드려 폈다.

자동차 제작을 위해 일본에서 공부하고 돌아온 엔진 도사 김영삼을 끌어들였다. 김영삼은 미군이 두고 간 윌리스 MB 엔진을 리버싱했다. 동일한 성능을 얻기 위해 내부 부품을 모두 뜯어내 하나하나 분석했다.

여전히 쓸 만한 부품은 모아 재조립했다. 망가진 부품은 거푸집 주조 방식으로 똑같이 만들었다.

1호차를 비롯해 개발 초기엔 맨땅에서 작업했다(왼쪽).
망치질이 많았다 / 한국자동차문화연구소

무단복제를 알게 된 본사에서 찾아왔다. 윌리스를 인수한 카이저프레이저의 엔지니어는 입국해 제작 과정을 보고 깜짝 놀랐다. 경고하는 말 속에 경이로움이 묻어나왔다. "당신들! 정말 대단하군요. 하지만 이런 짓은 당장 그만둬야 합니다". 그렇다고 복제를 문제 삼은 적은 없다.

수제작이어서 한 대 생산에 넉 달이 걸렸다. 사무실과 공장은 을지로2가에 있었다. 미군이 버린 버스가 사무실이었다. 공장은 비를 피하면 그만이었다. 천막을 쳤다.

복제가 순정과 같을 순 없었다. '포니를 만든 별난 한국인들'의 저자 강명한은 대학 시절 시발의 엔진 블록을 만들었던 삼성공업사에서 실습했다.

제작에 일조한 뿌듯함에 시발택시 기사에게 엔진이 어떤지 묻곤 했다. 기사들은 "두어 달이 지나면(엔진에) 힘이 빠진다"고 불평했다고 한다.

라디에이터 그릴을 가로형으로 바꾼 것 말고는
윌리스 MB 복제품이나 마찬가지였다 / 국가기록원

1958년 행운추첨대회가 열렸다.
당첨자가 시발자동차 앞에서 포즈를 취하고 있다
/ 국가기록원

박람회 출품 전 1955년 8월의 출시가는 8만 환이었다. 보릿고개 시절 쌀 90가마니를 살 수 있었다. 수상 이후 택시회사들이 관심을 가지면서 폭등했다. 30만 환이어도 구할 수가 없었다. 대량생산을 할 수 없으니, 어쩔 수 없었다.

부유층의 주문도 쇄도했다. 한 대 가격은 90만 환까지 올랐다. 선금으로 받은 계약금만 1억 환이 넘었다. 공장을 확장했다.

전조등과 타이어, 차체까지 하나씩 국산화했다. 1956년 엔진 일부도 자체 제작하는 데 성공했다.

1958년 차체와 엔진의 국산화율이 56%라는 자료를 정부에 냈다.

파생형 모델인 시발 세단 / 국가기록원

1957년 세단형 9인승을 제작했다. 픽업트럭은 시발자동차의 부품 운반용으로 2대를 생산했다. 1961년에는 디젤 버스도 출시했다. 당시 오재경 공보부 장관이 시승했다. 라디오 광고를 했다. 로고송을 흥얼거리다 아이들이 어른들에게 혼나기도 했다. 욕하지 말라고.

"시발, 시발, 우리의 시~발 자동차를 타고 삼천리를 달리자~
시발, 시발, 우리의 시~발 자동차를 타고 종로 거리를 달리자~".

1937년 2월, 일제는 부평에 공장을 지었다. 인천 북항이 가까웠다. 중 · 일전쟁을 작심하고 군용차량 생산기지를 만든 것이다. 이름은 조선국산자동차(朝鮮國產自動車)로 포장했다.
일제는 패망했지만, 시설은 남았다. 자연스레 국영기업이 됐지만 생산할 여건이 되지 않았다. 인력도 자본도 없었다. 방치되다가 1954년 조용히 청산했다.

닛산 블루버드를 라이선스 생산한 새나라는 출시 직후부터 시발자동차를 압도했다 / 국가기록원

8년간 방치됐던 이 공장을 새나라자동차가 1962년 인수했다. 재일교포 박노정이 닛산 블루버드를 부품 상태로 들여와 조립했다. 출고명은 '새나라'였다. 새나라 양장미인이라는 별칭으로 불리며 선풍적인 인기를 끌었다. 컨베이어벨트 시스템을 활용해 디자인과 성능 외에 공급량에서도 압도했다. 시발은 주문이 없어지며 1963년 5월 문을 닫았다. 망치로 두드려 펴 2,235대를 생산하고 역사 속으로 사라졌다.
새나라는 1962년 11월 생산을 시작해 이듬해 5월까지 7개월도 안 되는 기간에 2,700여 대를 생산했다. 그러다 박노정이 갑자기 국내 재산을 모두 정리하고 일본으로 돌아가 잠적했다. 먹튀였는데, 행방을 끝까지 찾지 못했다.

시발의 필리핀 버전, 지프니(Jeepney)는 여전히 현역으로 활약하고 있다. 관광지 기념품 가게에서 모형을 팔고 있을 정도로 필리핀의 명물이다.
마닐라의 지프니 업체들은 지금은 지프를 개조하지 않고 지프니 전용으로 생산되는 차종을 사용한다. 현대 마이티를 기반으로 한 'HD50S', '이스즈', '히노' 등이다.
디자인은 지프니를 계승한다. 버스처럼 앞 유리창의 행선지 표지판을 보고 타지만 따로 정류장은 없고 그냥 길 가다 잡아서 탄다. 지프니는 Jeep와 Pony의 합성어로, 처음엔 윌리스 MB를 개조한 버스였다. 여러 대를 운영하는 업체도 있지만 개인도 운영한다.

지프니는 시발의 필리핀 버전이다

미군의 윌리스 MB(왼쪽)와 1980년 교체한 HMMWV(험비)

2차 세계대전 초기 미군은 다목적 전술 차량을 원했다. 세 모델이 요구를 충족시켰다. 윌리스-오버랜드의 MA, 아메리칸 반탐의 BRC, 포드의 GP. 각각 납품받다가 1941년 장점을 합친 통합 모델 윌리스 MB를 개발했다.
기동성이 뛰어났지만, 무게중심이 너무 높아 전복사고가 잦았다. 1980년 레이건 정부에서 '험비'로 교체했다.
포드에서 만든 GP는 포드의 원래 지프형 차량과 구분하기 위해 'GPW(GP+ Willys)'로 불렀다. 지프는 이 GP를 부르다 고유명사처럼 되었다는 설이 유력하다. 우리는 대개 앞 악센트를 강하게 했었다. 찝차다.