**< 자동차 짝짝이 >**

디자인이 뛰어난 자동차에는 “아름답다”는 찬사가 쏟아집니다. 이런 차들은 대개 차체가 물 흐르듯 미끈하게 잘 빠졌거나 완벽한 비례와 균형을 자랑합니다.

사람의 마음을 흔드는 차를 만들기 위해 자동차 디자이너들이 가장 중요하게 여기는 것도 비례와 균형입니다. 그러나 차를 자세히 뜯어보면 꼭 그렇지도 않습니다. 차의 본질은 사람을 태우고 달리는 것이고, 초소형 자동차가 아닌 이상 운전석은 왼쪽이나 오른쪽에 치우칠 수 밖에 없기 때문입니다.

운전자의 눈과 다름 없는 좌우 사이드미러도 그런 예입니다. 국내에서 사이드미러는 양쪽 모두 볼록거울입니다. 그래서 제조사들은 ‘사물이 보이는 것보다 가깝게 있다’는 경고 문구를 반드시 표시해야 합니다. 다만 곡률반경(곡선을 원의 일부라 가정할 때 그 원의 반지름)이 1,200㎜ 정도여서, 얼핏 보면 평평한 것처럼 느껴집니다. 똑같아 보이는 좌우 사이드미러는 설치 각도가 다릅니다. 운전석에서 먼 오른쪽이 사각을 줄이기 위해 왼쪽보다 10도 정도 차체 쪽으로 더 꺾여 있습니다.

북미에서 판매 되는 차들은 좌우 거울 자체도 짝짝입니다. 왼쪽 사이드미러는 평평하지만 오른쪽은 볼록거울입니다. 이와 달리 실내에 설치되는 룸미러는 국내나 북미나 모두 평평합니다.

1톤 안팎인 승용차의 무게 배분도 앞뒤가 다릅니다. 5대 5가 이상적이지만 전륜구동차는 엔진과 변속기가 앞에 있어 앞이 무거울 수밖에 없습니다. 애초에 후륜구동으로 설계해 변속기를 뒤로 보내거나, 꽤 무게가 나가는 배터리를 트렁크에 넣는 방법 등으로 앞쪽의 무게를 덜어냅니다. 포르쉐 같은 스포츠카들은 운동성능을 높이기 위해 뒤 차축 앞에 엔진을 설치하는 미드십 구조로 무게중심을 가운데로 이동시킵니다.

차는 앞뒤 윤거(좌우 타이어 중심선 사이의 거리)에도 차이가 있습니다. 예를 들어 르노삼성자동차 ‘SM3’는 앞(1,545㎜)보다 뒤(1,565㎜)가 20㎜ 깁니다. 윤거에 규정이 있는 건 아니지만 앞뒤가 똑같거나 앞이 긴 차들보다는 뒤가 긴 차가 더 많이 보입니다. 뒤가 커야 시각적으로 안정감이 높고 조금이라도 트렁크 용량을 늘릴 수 있다고 합니다.

또 한가지 이유는 타이어입니다. 고성능 세단 ‘렉서스 뉴 GS F’는 앞뒤 모두 19인치 휠이지만 타이어 폭은 앞(255㎜)보다 뒤(275㎜)가 20㎜ 넓습니다. 스포츠카인 ‘페라리 캘리포니아T’는 앞 타이어(245㎜)보다 뒤(285㎜)가 무려 40㎜나 넓죠.

성능이 좋은 차들은 빠른 가속시 뒤로 쏠리는 무게를 지탱하기 위해 뒤에 폭이 넓은 타이어를 장착합니다. 당연히 윤거도 앞보다 뒤가 길어집니다

출처 : <http://cartip.kr/2009/06/09/7630/>