01 친환경 운전 정의

친환경운전 이란?

친환경운전 10가지 약속

친환경운전 이란?

최근 '친환경운전' 이라는 말이 많이 사용되고 있습니다. '친환경운전' 이란 무엇일까요?

'친환경운전' 이란, **운전자가 자동차의 특성을 이해하고 순리대로 운전하여 에너지도 절약하고 지구온난화 원인물질인 이산화탄소도 줄이자는 것**을 말합니다.

2005년 선진국들은 '교토 의정서' 에서 지구 온난화의 주범인 이산화탄소를 줄이기 위해서 친환경 운전에 앞장서자는 약속을 하였고 이후 미국 금융위기로 전 세계적으로 에너지 문제에 대한 관심이 더욱 확대되어 이제는 전 세계적으로 친환경 운전의 생활화를 위해 총력을 기울이고 있습니다.

OECD에 따르면 친환경운전을 통해 **온실가스 배출량을 10%까지 줄일 수 있고, 연비는 약 8% 향상** 시킬 수 있다고 합니다.

대기환경을 악화시키는 유해 요소, 탄화수소, 일산화탄소, 질소산화물 등은 인류의 진보된 기술로 점차 줄어들고 있는 반면, 지구온난화 원인물질이라고 밝혀진 이산화탄소의 배출을 줄이는 방법은 오직 에너지 소모를 줄이는 것 뿐이라고 합니다. 즉 고연비와 에너지 절감기술이 바로 이산화탄소를 줄이는 방법입니다.

산업규모가 커지면서 에너지 사용량은 늘어만 가는데 도리어 줄인다는 것은 여간 어려운 일이 아닙니다. 하지만 **전체 에너지의 약 20%를 담당하는 교통 수송 분야의 감소 노력은 다른 어떤 분야에서보다도 절실하다 할 것입니다.** 따라서 대한민국 운전자 한 사람 한 사람의 친환경 운전이 생활화될 때 지구 온난화를 막을 수 있을 것이며 미래 우리 아이들에게 깨끗한 지구를 물려주는데 큰 힘이 될 것입니다.

친환경운전 10가지 약속

01 경제속도(60~80km/h) 준수하기

경제속도(60~80km/h)를 준수하고 교통상황에 따라 정속주행 하세요. 정속주행을 하면 연비를 높일 수 있고, 배출가스도 줄일 수 있습니다. 속도변화가 큰 운전을 하면, 연료가 6% 정도까지 더 소비됩니다.

02 급출발, 급가속, 급감속 하지 않기

출발시 처음 3초간 시속 20km 정도까지 천천히 가속하여 출발하고, 급가속과 급감속은 하지 마세요. 급가속은 연료소모가 30%이상 늘어나고 급출발을 10번 하면 180원의 연료비가 더 소비됩니다.

03 불필요한 공회전은 이제 그만!

시동 후 워밍업은 최소로 하고, 장시간 대기중이거나 주정차 할 때는 공회전을 하지 마세요. 5분 공회전을 하면 1km 이상 주행할 수 있는 연료가 낭비되고, 공회전 상태에서는 CO_2등 오염물질이 지속적으로 배출됩니다.

04 신호대기시 기어는 중립으로

신호대기시 기어를 중립모드에 두는 작은 습관만으로 구동모드(D)에서 보다 최대 약 30% 이상의 연료 절감효과를 거둘 수 있고, 온실가스와 대기오염물질을 줄일 수 있습니다.

※D(Drive) : 엔진과 구동축에 동력이 연결되어 있는 상태
※N(Neutral) : 동력이 끊어진 공회전 상태

05 주행중 에어컨 사용 줄이기

에어컨을 켠 채 20분간 운전을 하면 500원의 연료가 더 소비됩니다. 에어컨 사용 시에는 AUTO Mode 보다는 실내 온도를 최대한 빨리 낮춘 후 On/Off반복 사용하는 것이 바람직합니다.

06 자동차를 가볍게, 트렁크를 비우자

자동차 트렁크에는 필요한 짐만 실어 주세요. 불필요한 짐 10kg을 싣고 50km를 주행하면 80cc연료(160원)가 낭비되고, 적재중량이 증가할수록 연비는 저하되고 온실가스 배출량은 늘어나게 됩니다.

07 정보운전의 생활화

출발 전 도로 및 기상정보를 확인하고, 목적지까지 주행경로를 파악하는 등 정보운전을 생활화하세요. 상습 정체구간은 피하고, 월요일 오전, 금요일 오후, 주말 등 상습 정체일에는 대중교통을 이용하는 것이 좋습니다.

08 내리막길 운전시 가속페달 밟지 않기

내리막길에서 자동차의 연료차단기능(Fuelcut)*을 적극 활용하는 '관성운전'을 생활화해보세요. 연료차단기능을 활용하면 오염물질 배출과 연료소비를 20%이상 줄일 수 있습니다.

※연료차단기능(Fuelcut)은 이미 대부분의 자동차가 해당이 되어 일정 RPM 이상에서 가속페달로부터 발을 뗄 경우, 연료가 더 이상 소모되지 않음

09 한달에 한번은 자동차 점검하기

최소한 한 달에 한번은 정기적으로 에어클리너를 점검하세요. 에어클리너가 오염된 상태로 운전할 경우, 차량 1대당 연간 90kg의 CO_2가 더 배출됩니다. 또한 타이어 공기압이 30% 부족한 상태에서 운전하면 연비가 약 3% 악화됩니다.

10 유사연료, 무인증 첨가제는 사용하지 않기

유사연료, 정부에서 인증받지 않은 첨가제는 사용하지 마세요. 불량 휘발유를 사용하는 경우 오염물질 총량은 1km 주행할 경우 16.3%증가하고, 연비는 7.4% 감소하게 됩니다.

※본 자료는 결과는 2008~2010년식 2,000cc급 중형 승용차(가솔린) 및 SUV차량(디젤)을 대상으로 얻은 결과입니다.

친환경운전
Me First, Eco Drive

02 11년 친환경운전왕 선발대회

행사개요 및 결과요약

대회 현장사진

언론 보도자료

친환경운전 홍보대사

친환경운전왕 인터뷰

행사개요 및 결과요약

목 적

- 수송 분야 온실가스 저감 및 에너지 절감을 위하여 친환경운전 문화 확산 · 정착을 위한 대국민 참여 캠페인 추진
- 행사 규모의 전국적인 확대 개최를 통하여 친환경운전 관심과 실천을 진작 시키고 친환경운전 문화를 전국적으로 확산

대회개요

- 대 회 명 : 11년 제4회 친환경운전왕 선발대회 (Eco-drive King)
- 주 최 : 환경부, 수도권청, 유역 · 지방환경청
- 주 관 : 한국자동차환경협회
- 주요 행사 내용
  - 동일 코스 주행 후 연료소모율 및 배출가스 측정결과 등 친환경운전 항목 종합 평가
  - 지역대회 1등, 2등, 3등 각 1명씩 총 3명을 선정하여 시상 및 전국대회 자격 부여
  - 전국본선대회는 지역대회 상위 입상팀을 대상으로 최종 결선 후 등위 별 표창 및 상금 지급
  - 친환경운전왕 참가후기 우수작 시상, 친환경운전 홍보대사 위촉, 그린카 전시 및 시승행사 개최

대회 결과

▌수도권지역에서 국한하여 실시되어 오던 행사를 최초로 전국 규모로 확대하여 개최

- 지역대회(예선 5.28~6.18) : 제주도 등 8개 지역 209개팀 등 566명 참가
- 본선(6.26) : 전국 23개팀(번외 5개팀) 등 171명 참가

▌박희국, 신진옥 팀이 친환경 운전왕 1등상(환경부장관상, 상금 100만원)을 수상하였으며, 2등상은 김의중, 구경아 팀이 3등상은 이영주, 김지정 팀이 각각 수상

- 친환경 운전에 따른 연료소모율 측정결과, 1등 차량의 경우 표시 연비가 9.8km/ℓ 인데 실제 연료 소모율은 16.5km/ℓ 를 기록하여 68%의 연비가 향상되었고, 이를 금액으로 환산할 경우 연간 165만원의 절약 효과가 있는 것으로 나타나 기후변화 및 고유가 시대의 극복을 위해 친환경 운전의 중요성이 다시 한 번 입증되었다.

※ 20,000km/연간주행거리 × 단위주행거리당 연료절약량(ℓ /km) × 연료가격

2011년 전국대회 입상자 연료 소모율 측정결과

구분	차명	연식	연료종류	표준연비(Km/L)	주행연비(Km/L)	연비향상률
1위	투싼	2009	휘발유	9.8	16.5	168%
2위	NF소나타	2007	LPG	8.7	13.9	159%
3위	로체	2007	LPG	9.1	13.7	151%

친환경운전 실천다짐

본선대회 현장 모습들!

홍보대사 위촉

우승팀 시상

연비측정장치 장착

개회식

출발

참가자 접수

무상정비

배출가스 검사

본선대회 현장 모습들!

개회식

도로주행

출발

수도권 지역대회(6/11)

지역대회 현장 모습들!

수도권 지역대회(6/11)

대전/충청 지역대회(6/12)

강원 지역대회(6/4)

광주/전남 지역대회(6/18)

전북 지역대회(6/11)

부산/경남 지역대회(6/11)

지역대회 현장 모습들!

2011년 친환경 운전왕 선발대회

대구/경북 지역대회(6/11)

제주 지역대회(5/28)

부산/경남 지역대회(6/11)

언론 보도자료

KBS 뉴스9 | 사회 | 2011.06.27
친환경 운전왕 '연비 2배' 비결은?

몇 가지 습관만 들이면 일반 휘발유 차로도 하이브리드카 못지 않게 '알뜰 운전' 할 수 있다고 합니다.
오늘 탄생한 '친환경 운전왕' 이 그 비법 알려 드립니다.
최일지 기자입니다.
환경부가 개최한 올해 친환경 운전왕 선발대회. 전국 240개 팀이 참가해 누가 가장 연료를 절감하는지 실력을 겨뤘습니다.
1등 차지한 운전자의 차량은 배기량 2000cc의 2008년식, 휘발유 차로 공인연비는 1리터에 9.8km.
하지만 실 주행거리는 2배 가까운 16.5km를 기록했습니다.

〈인터뷰〉 **신진옥(2011 친환경 운전왕)** : "무조건 천천히 간다고 연비가 좋아지는 것이 아니라 일반도로에서 60-80Km를 유지하는 경제속도가 중요"
연비왕의 비법을 차에 동승해 알아봤습니다. 연료 소모가 많은 급출발과 급제동은 절대 삼가 합니다.
경사진 도로에서는 자동차의 탄성과 관성을 최대한 활용하고 정지시엔 기어를 중립에 놓습니다.

〈인터뷰〉 **박광석(환경부 교통환경과장)** : "국내 자동차는 180만대..경제운전으로 10%만 연료를 아껴도 국내 탄소배출문제 해결"

연비왕이 되기 위해선 트렁크 안의 불필요한 짐을 치우는 것도 중요합니다.이번 대회 우승자의 차에도 스페어 타이어 등 안전장비 외에 다른 짐은 찾아볼 수 없습니다.
특히, 여름철 에어컨을 켜면 연료 효율이 30% 이상 떨어져 낮은 속도에서는 에어컨 대신 창문을 열고 주행하는 것이 좋습니다. 하지만 80Km이상 고속 주행시에는 창문을 닫고 에어컨을 켜는 것이 자동차의 공기 저항을 줄여 오히려 연료를 아끼는 방법입니다.
KBS 뉴스 최일지입니다.

아시이투데이 | 사회 | 2011.06.27
전국 친환경 운전왕(Eco-drive King) 선발
- '2011년 친환경 운전왕 선발 대회' 최초로 전국 규모로 개최

[아시이투데이 = 임용순 기자]
환경부는 최초로 전국규모 대회로 개최된 '2011년 친환경운전왕 선발대회' 최종 결선에서 박희국, 신진옥 팀(2인 1팀)을 올해의 친환경 운전왕으로 선발했다고 27일 밝혔다.
이번 대회에서는 박희국, 신진옥 팀이 친환경 운전왕 1등상(환경부장관상, 상금 100만원)을 수상했으며, 2등상은 김의중, 구경아 팀이 3등상은 이영주, 김지정 팀이 각각 수상했다.
1위 수상자로 선정된 신진옥씨는 "경제속도 준수, 급발진, 급감속을 하지 않는 단순한 운전 습관 변경만으로도 연비를 높일 수 있었다" 고 수상 소감을 밝혔다.
친환경 운전에 따른 연료소모율 측정결과, 1등 차량의 경우 표시 연비가 9.8km/ *l* 인데 실제 연료 소모율은 16.5km/ *l* 를 기록해 68%의 연비가 향상됐다.
이를 금액으로 환산할 경우 연간 165만원의 절약 효과가 있는 것으로 나타나 기후변화 및 고유가 시대의 극복을 위해 친환경운전의 중요성이 다시 한 번 입증됐다.
지난 2년간 친환경 운전대사로 활동해 온 카레이서이자 탤런트인 이세창씨는 "친환경운전이 비싼 자동차 보험을 드는 것 보다 낮고 친환경운전이 곧 안전운전" 이라고 강조했다.
이번 대회는 5월28일부터 6월 18일까지 전국 8개 지역에서 예선 240개팀(480명)을 거쳐 선발된 총 18개팀이 참여했다.
이들 중 경제속도(60~80km) 준수, 급출발 · 급가속 · 급감속 안하기 등 친환경운전 수칙을 준수하여국립환경과학원에서 인천 연수구청을 왕복 주행(약 80km)한 후 측정한 표준연비 대비 연비개선 효과와 배출허용기준 대비 배출가스량(탄화수소(HC), 일산화탄소(CO), 매연)을 평가하여 우수팀을 선발했다.
한편, 대회 부대행사로 전기차(4종) 및 가솔린 하이브리드카(2종)를 전시하고 일반 참석자들에게 시승할 기회를 제공하는 등 첨단 그린카에 대한 홍보도 전개하였다.
환경부는 관계자는 "이번 전국행사를 계기로 군부대, 학생, 기업체를 대상으로 친환경운전교육 및 홍보를 강화하고, 일반국민들의 친환경운전 우수사례를 적극 발굴 전파하는 등 친환경운전을 범국민운동으로 승화하기 위한 다각적인 노력을 전개해 나갈 예정" 이라고 밝혔다.

친환경운전 홍보대사

이세창과 함께 '친환경 운전하기'

근래에 들어 많은 사람들이 친환경, 환경보호에 대해서 고민하고 있다.우리 모두 지구온난화를 막고 아름답고, 온전한 자연을 후손에게 물려 주어야 한다는 것에 대해서 공감할 것이다. 이제 6살이 된 내 딸이 커가는 모습을 보며, 예쁜 내 딸, 아들들이 좀더 깨끗하고 아름다운 자연 속에서 자라기를 바라는 맘은 모든 부모의 바램일 것이다. 과연 난 아빠로서 무엇을 해 줄 수 있을 것인가? 좋은 장난감이나 맛있는 음식을 사주는 것이 다일까?

레이싱이라는 스포츠를 접한 지 벌써 14년이 흘러가는 요즘, 내가 잘하면서 딸을 위해 해줄 수 있는 것이 무엇인지 생각해 본다. 친환경운전이란 단어를 다들 들어 보았을 것이다. 솔직히 들어는 보았지만 어떻게 해야 할지, 무엇인지, 다소 생소할 것이다. 운전에 미친 나 조차도 몇 년 전에야 이해하기 시작했으니….

우리 후손들에게 좋은 자연을 물려주는 방법에는 여러 가지가 있을 것이다. 그 방법의 실천에 대해서 어렵게만 생각하고 '남이 하겠지' 라고 생각해서는 안될 것이다. 휴양지에 버려진 쓰레기를 줍는다 던지, 공장에서 폐수가 흘러나오지 못하게 한다 던지, 환경파괴가 심한 개발을 막는다 던지 하는 것은 평소 할 수 있는 일이 아니다. 그러나 아이러니하게도 우리는 전 세계를 통틀어 지구환경에 가장 큰 악영향을 미치고 있는 자동차라는 것과 매일을 같이 하고 있다. 즉 대부분의 사람들이 가장 가까운 곳에서, 가장 손쉽게 할 수 있는 친환경운동을 잊고 살고 있는 것이다. 그래서 난 친환경 운전을 통해 온전하고 깨끗한 자연을 다음 세대에 넘겨줄 방법을 권해 보고자 한다. 우리나라 국민 대부분이 자동차를 보유하고 있는 것에 비하여, 그 문화 수준은 터무니없이 열악한 것이 사실이다. 친환경운전을 어렵게 생각하지 말자. 자동차가 만들어 내고 있는 매연이나, 소모되고 있는 연료를 줄이는 것, 이것이 바로 친환경 운전이라 생각하면 쉬울 것이다. 난 어려운 접근보다는 쉽고 와 닿는 방법으로 설명하고자 한다.

자, 가장 필요하면서도 손쉬운 친환경 운동인 친환경운전에 대해서 알아보자. 매연 발생을 줄이고, 연료를 아끼기 위한 가장 좋은 방법은? 간단하다. 자동차를 안타면 된다!!! 하지만 그럴 수는 없는 것인데…. 그럼 어떻게 타면 될 것인가? 우선 매연을 줄이는 방법을 생각해 볼까? 매연은 자동차가 건강하지 않을 때 그 증상이 심각해진다.

자동차도 사람과 마찬가지로 건강이 중요하다. 많은 이들이 자동차는 굴러만 가면 된다고 생각하지만, 건강한 자동차가 실제로 우리에게 많은 이익을 가져다 준다. 당연히 금전적으로도. 과연 당신은 자동차의 본닛을 얼마나 자주 열어 보는가? 뛰어난 기술을 가져야만 열어 보는 것이 아니다. 일정 주기로 엔진오일이나 냉각수 등의 소모품 교환이 그 시작일 것이다. 정확한 주기의 간단한 점검은 당신의 자동차 수명을 연장 시키고, 더욱 안락한 승차감을 선사 할 것이며, 좋은 연비로 인하여 기름 소모를 단축시키니, 결국 그 작은 노력이 당신의 향후 주머니 사정을 더욱 좋게 할 것임은 당연하다. 자동차의 엔진이 건강하면 매연 또한 감소하니 이 얼마나 좋은 것인가?

이번엔 연료사용에 대해 알아 보자. 우리는 자동차를 구입할 때 연비를 확인한다. 왜? 연비가 좋은 차를 구입하면 한 달 연료에 대해 지출되는 비용이 아껴 질것 같으니까! 차를 구입하며 이차, 저차 연비를 따져본 당신. 그런데 당신은 과연 연료를 아끼는 운전! 즉 당신의 돈을 아끼고 친환경 운전의 시작에 해당하는 운전을 하고 있는가? 학술적으로 접근하기는 싫다. 우리나라 나무 몇 만 그루가 없어지는니 하는 식의…. 당신의 돈을 아끼는 운전이 바로 친환경 운전이라 생각하라. 좋은 연비 운전은 사실 너무 쉽다. 다음 몇 가지 사항만 기억하라.

자동차의 움직임은 무게와의 싸움이다. 무거우면 잘 달리고 힘들고, 빠르게 달리기 위해서는 많은 연료를 쏟아 부어야만 한다. 즉 그대의 자동차 트렁크나 뒷좌석에 불필요한 물건들이 있는지 지금 당장 확인해 보라. 작은 귀차니즘이 그대의 주머니에 구멍을 내고 있음이다. 그리고 그대의 오른발이 저주 받은 발이 아닌가를 보라. 신호등이 파란색으로 바뀌면 그대의 오른발은 액셀레이터를 부셔져라 밟고 있지는 않는가? 자동차는 기본 1톤이 넘는 물체인데, 그 물체를 갑자기 이동시키려면 많은 에너지를 필요로 한다. 급가속은 친환경 운전의 무서운 적이다. 부드러운 가속은 편안한 승차감과 고연비라는 선물을 그대에게 전할 것이다. 또 급브레이크를 밟고 있지는 않는가? 운전 시 항상 전방 상황을 주시하여 미리 엑셀레이터에서 발을 떼고 서서히 감속함으로써 브레이크 패드를 아낌을 물론이요 정지 전까지의 연료도 아낄 수있다. 당연히 주행중 급가속 역시 우리가 버려야 할 운전습관이다.

이 외에도 많은 친환경 운전이 있다. 하지만 난 위의 4가지만 우선 당부하고자 한다. 더도 말고, 덜도 말고 4가지이다. 차량의 무게를 줄이고, 급가속, 급제동, 급출발을 하지 말라! 당신 차량의 주유비를 아끼는 운전이 바로, 당신의 주머니를 풍족하게 하고, 우리나라의 미래를 아름답게 하며, 우리나라의 운전문화 선진화를 앞당길 지름길인 것이다.

출처 : 대한민국 정책포털 공감코리아

친환경운전왕 인터뷰

“기름값 절약엔 친환경운전이 최고예요”

“우리 국민들이 기름값을 아껴서 고유가 시대를 잘 극복했으면 좋겠다”

친환경운전은 특별한 사람들이 하는 것이 아니죠. 작은 운전습관의 변화가 친환경운전의 출발임을 보여주는 이들이 있습니다. 지난 6월 환경부가 개최한 친환경운전왕 선발대회에서 우승한 박희국 · 신진옥씨 팀이 바로 그 주인공인데요. 생활 속의 작은 습관의 변화가 친환경운전을 만들고, 이러한 절약 습관들이 모이면 환경도 보호하고 기름값도 줄이는 일거양득의 성과를 거둘 수 있죠.

“시내 주행할 때 급출발, 급가속을 안 하면 뒤에서 다른 차들이 빵빵거려요. 빨리 출발하라는 거죠. 처음에는 스트레스가 됐지만, 어느새 양보하며 느긋하게 운전하게 되더라고요...”

지난 6월 26일 환경부가 주최한 ‘2011년 친환경운전왕 선발대회’ 최종결선에서 ‘친환경운전왕’으로 등극한 신진옥(28, 에버그린21)씨는 처음에는 친환경운전이 쉽지만은 않더라며 웃었습니다. 신씨와 2인 1조로 함께 우승한 박희국(34, 안산시청)씨는 “친환경운전이 교통 흐름을 방해하는 것은 아니다”라고 말했는데요. “주변상황에 맞춰 가며 운전하면서도 연비를 높일 수 있어요. 습관 들이기 나름이죠.”

이번 최종결선에는 전국 8개 지역(수도권, 충청, 강원, 경남, 경북, 전북, 전남, 제주) 예선 1~3위 24개 팀과 전기차 4팀, 하이브리드차 2팀 등 총 30개 팀이 참가해 치열한 경합을 벌였습니다. 열세번째로 출발한 박희국 · 신진옥 팀은 같은 대학원을 다닌 사이. 신씨의 제안으로 참가가 이뤄졌죠.

급가속 · 급출발 · 급제동 안해도 교통흐름 방해 없어

신씨의 직장인 에버그린21은 지방자치단체로서는 처음으로 안산시가 만든 환경재단입니다. 신씨는 “올해 초 환경부 요청으로 재단 홈페이지에 ‘친환경운전대회’ 공지를 올리다가 ‘직접 참가해 봐야겠다’는 생각을 하게 됐다”고 말했습니다.

대회에 참가하려면 파트너가 필요했습니다. 규정상 2인 1조로 참가해야 했기 때문이었죠. 신씨는 주변에서 자기만큼 친환경운전을 잘하는 사람을 생각하다 박씨를 떠올렸습니다. 신씨는 ‘친구보다는 멀고 남남보다는 가까운’ 박씨와 같은 대학원을 다니다 보니 서로의 운전습관을 알게 됐다고 말했습니다.

“급가속 · 급출발 · 급제동 안 하고, 신호대기 때 기어는 중립으로 놓는 게 저랑 똑같았어요.”

“급가속 · 급출발 · 급제동 안 하고, 신호대기 때 기어는 중립으로 놓는 게 저랑 똑같았어요.”

이들은 출발지인 국립환경과학원(인천시 서구 경서동)에서 반환점인 연수구청까지는 박씨가, 올 때는 신씨가 운전을 했습니다. 그러나 복병이 숨어 있었습니다. 이날 따라 태풍 메아리가 한반도에 상륙하는 바람에 거센 맞바람이 불었죠. 신씨는 박씨가 운전하는 동안 잔소리를 좀 했다고 합니다.

“박희국씨는 태풍으로 바람이 강해 공기저항을 심하게 받을 테니 평소보다 조금 높은 속도로 가자고 했고, 저는 하던 대로 시간당 71~79킬로미터를 유지하자고 했죠.”

박씨는 “대회 당일날 비가 와서 차가 생각만큼 잘 안 나갔다. 그래서 엔진음을 유심히 들어가며 RPM 숫자를 맞춰 주행했다”고 해명했습니다.

총각시절 용돈 아끼는 운전습관 몸에 익어 박씨는 올해로 운전경력 10년째입니다. 대회참가 이전부터 소문난 친환경운전자죠. 어떤 차량을 몰아도 주변 동료보다 항상 시간당 2~3킬로미터씩 높은 연비가 나왔다고 합니다. 비결을 묻자 박씨는 “총각시절 넉넉지 않은 수입에 연애를 하다 보니 기름값을 아끼는 주행이몸에 밸 수밖에 없었다”고 털어놨는데요.

이번에 두 사람이 대회에 참가한 차량도 박씨의 2009년식 투싼이었습니다. 표준연비가 시간당 9.8킬로미터인 휘발유 차량이지만, 다른 참가자들의 디젤차에 맞먹는 시간당 16.5킬로미터의 성적을 거뒀습니다. 연비상승률도 남들보다 높은 68퍼센트로 기록됐는데도 박씨는 “평소 1백퍼센트 가량 나오는 연비가 태풍 때문인지 그 정도밖에 안나왔다”고 아쉬워했습니다.

신씨가 운전면허를 취득한 것은 2002년이지만, 본격적으로 운전한 것은 3년 정도입니다. 게다가 오토매틱 차량이죠. 그러나 운전경력이 짧다고, 오토매틱 차량이라고 친환경운전을 못하는 건 아닙니다.

“오토매틱이라도 기어는 변속되잖아요. 다만 자동으로 이뤄지죠. 경제속도인 시간당 60~80킬로미터 구간을 지켜 운전하면 엔진의 RPM이 더 이상 올라가지 않았어요.”

두 사람은 친환경운전을 한다고 귀찮은 일을 벌이는 건 아니라고 했습니다. 신씨는 “공기압 자주 체크하고, 엔진오일 꼬박꼬박 갈아주는 정도”라며 “다른 분들은 정비센터에서 다 알아서 해 준다고들 하지만, 가급적 직접 챙기려고 노력한다”고 자신만의 친환경운전요령을 말했습니다.

신씨는 “몇 가지 운전요령 외에 예비타이어, 안전장비, 간단한 수리도구 외에는 불필요한 물건 싣는 일을 최소화하는 것으로 높은 연비를 낼 수 있다”며 “우리 국민들이 기름값을 아껴서 고유가 시대를 잘 극복했으면 좋겠다”고 했습니다.

출처 : 대한민국 정책포털 공감코리아 위클리공감

03 11년 친환경운전왕 선발대회 참가후기

참가후기 수상작 및 행사 참가후기

참가후기 수상작 및 행사 참가후기

[우마차보다 친환경적인 교통수단을 꿈꾸다.]

임시윤
최우수상
수도권 지역대회(6/11)

예전에는 소가 끄는 수레가 논둑길과 신작로를 오가던 시절이 있었지만 이제는 "워낭소리"와 같은 영화에서나 등장하는 추억이 되었다. 그러나 '우마차'는 "가축의 힘을빌어 교통운수에 사용하는 차마"로서 도로교통법 제2조(정의) 제16호 나목에 아직 살아있다.

고향의 정취와 친환경의 표상으로 여겨지는 우마차. 친환경적인 교통수단을 지향한다면 미래의 우리는 모두 우마차를 타야할까? 소 한 마리가 일반차량에 비해 1.5배의 매탄가스를 트림과 방귀를 통하여 뿜어낸다는 것은 탄소배출량에 대한 높아진 사회관심을 통해 뒤늦게 드러난 사실이다. 참고로 매탄가스의 열보존능력은 이산화탄소의 20배를 상회한다고 한다.

성큼 다가온 여름이 만져지듯 화창했던 지난 6월11일 환경부 주최로 열린 '친환경 운전왕 선발대회' 참가를 통하여 우마차를 타지 않고도 '친환경통행'을 할 수 있는 의미 있는 경험을 하게 되었다. 대회는 간단한 교육과 60km에 달하는 실주행 및 배기가스측정을 통하여 친환경 운전왕을 선발하는 순으로 진행되었는데, 10가지 친환경운전요령은 평소에 어느 정도 알고 있는 사실들이지만 쉽게 실천하기 어려운 내용으로 특히 엔진 재시동에 필요한 연료소모량이 공회전 5초분으로 5초 이상 정지하는 때에는 엔진을 끄는 것이 이득이라는 것은 평소에도 몰랐던 사실이어서 새로웠다. 교통흐름에 뛰어들어서 안전하고 빠르게 목적지로 가는 운전만도 쉽지 않은 일인데, 여기에 연비효율과 배출되는 가스가 야기하는 지구적 환경재앙까지 염두에 두어 운전하는 것은 참으로 어려운 일이었다.

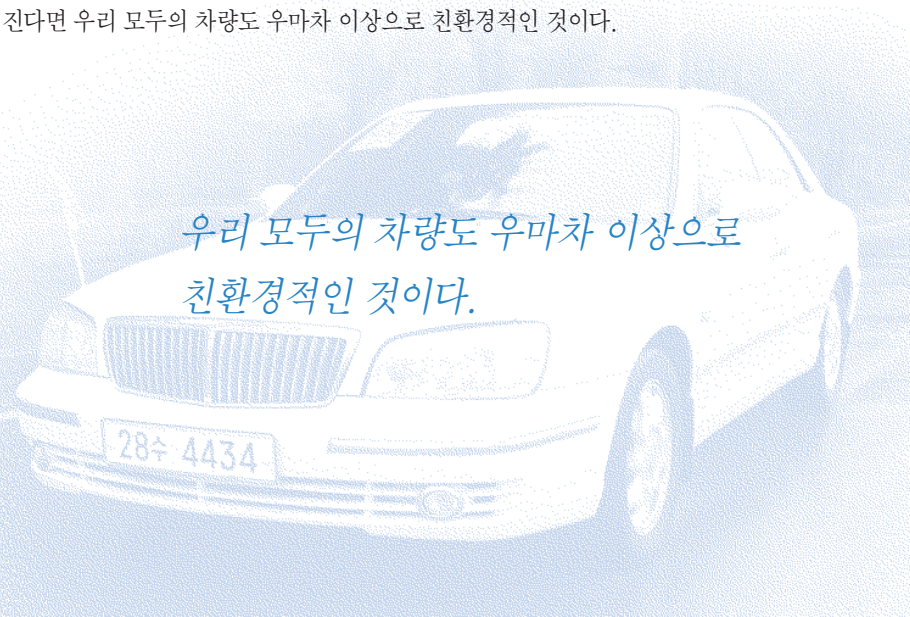
운행정보를 추출할 기계를 장착하고 60㎞의 실주행을 출발하면서 1분도 되지 않아 느껴진 불편함은 바로 '더위'였다. 연비가 좋게 달리기 위해서는 에어컨을 반드시 꺼야 한다며 '아이가 힘들겠네' 하며 들은 걱정 섞인 조언은, 결국 창문을 모두 닫게 (공기저항은 에어컨 버금가는 연비저하의 원인이다) 하였다. 안산의 주도로는 차량이, 특히 산업도시라 중차량들이 많이 있었

는데 쓰다듬 듯 액셀발판을 밟다보면 뒤에서 엄청난 경적을 울려대곤 했다. 물론 들은 채 만 채 경제속도의 관성주행을 계속하였다. 지하도로를 수차례 지나고 잠깐의 신호대기에서 창문을 내릴 때 쏟아져 들어오는 시원한 바람의 맛이란! 안산을 벗어나 수원을 향하는 내내 액셀 밟는 압력이 안정이 되어 약 65㎞/h속력에 순간연비 게이지는 19.5~20㎞/ℓ를 가리키고 있었고, 출발 후부터 지금까지 연비는 18.9㎞/ℓ!

고속도로에서 에어컨을 켜고 주행할 때 16㎞/ℓ정도 나왔던 것을 생각하면 엄청나게 좋은 연비가 나오고 있었다. 잠깐씩 차를 멈출때 창문을 열고, 레버를 중립(N)으로 하는 것도 익숙해질 무렵 실주행을 마치고 출발장소로 들어왔다. 배출가스도 기준치 이하! 약 한시간정도 더위에 지친 꼬맹이의 젖어버린 머리를 보면서 '비정한 부정' 을 미안해하기도 했지만, 친환경주행이 이렇게 어렵다는 사실을 몸으로 체득하는 순간이었다.

우리가 살고 있는 이 지구는 후손에게 빌어 쓴 채무와도 같다고 한다. 따라서 90년대 이후부터는 '발전의 지속가능성' 이 화두로 자리매김하여 전에는 생소했던 "탄소중립 · 녹색성장 · BAU 등" 이 이제는 익숙한 단어가 되어버렸다. 후손을 위한 환경친화적 미래사회를 위하여 환경적인 실천과 절약이 필요하다는 큰틀에서는 모든 나라가, 모든 국민이 공감하고 있다. 하지만 그 실천의 끈은 '국가' 라는 시스템이 아닌 '에너지의 소비주체' (↔대기오염의 배출원인)인 우리가 쥐고 있는 것이라고 생각한다.

진정한 친환경운전왕은 누구일까? 그날 수상한 기쁜 표정의 세 팀만은 아니리라. 이날 자기가 몰고 있는 차량과 훗날 '여전히' 지구에서 살아가는 인류를 연결 지어 생각한 사람이라면 '그날의 모두' 가 그들일 것이다. 그리고 소개한 '친환경운전습관' 을 매일의 나의 것으로 만드는 개별적 노력이 이어진다면 우리 모두의 차량도 우마차 이상으로 친환경적인 것이다.



우리 모두의 차량도 우마차 이상으로
친환경적인 것이다.

친환경 운전 습관으로 가정경제 살리자

김후미
우수상
강원 지역대회(6/4)

아픈 돌쟁이 딸을 시어머니께 맡겨두고 친환경 운전왕 선발대회 참석차 신랑차로 한라대학교로 향했습니다. 가는 동안 쓸데없이 이런 대회에 신청해서 안 그래도 아픈 애기를 남 손에 맡긴다고, 워킹맘인지라 주말만 아가들이랑 보내는데 그 시간마저 방해를 하느냐며 신랑에게 잔소리를 늘어놨습니다. 친환경 운전왕이고 뭐고 얼른 끝내고 집에 가서 아픈 딸아이나 봤음 좋겠다 싶었습니다.

그렇게 궁시렁거리며 한라대학교에 도착하니 노랑색 상의를 입은 자원봉사자, 주체측인 환경청 직원분들, 먼저 도착한 참가자 분들이 보였습니다. 모두 가족 단위로 참가 신청을 하였습니다. 중년의 부부, 이제 막 결혼한 신혼부부, 연인, 춘천서 오신 부자, 친구, 4인 가족 모두 오신 참가자들도 있었습니다. 참가자 전원을 다 만나고 대화 하진 않았지만 보기 좋아 보였습니다.

대회 시작을 기다리며 중년의 부부와 대화를 나눴습니다. 어르신께서 말씀하시길 "친환경 운전왕을 뽑기 위한 대회에 참석한다는 의의보다는 내 옆에 있는 가장 가까운 사람과 소중한 추억을 만들기 위해 신청했다, 시상금 50만원이 중요한게 아니라 평소에 내가 운전하는 습관이 맞는지 알아보고 맞다면 평생 그렇게 운전 하면 되는거다. 그것이 50만원 보다 더 많은 금액을 절약하고 버는것이다. 그래서 평소되로 운전을 할거다" 며 말씀하셨습니다. 그 말을 조용히 듣고 있던 우리 신랑도 "예 맞습니다 어르신, 저도 평소되로 운전 할랍니다" 그랬습니다. 전 솔직히 아픈 아가까지 떼 놓고 왔는데 하다 못해 상금 10만원은 받아가야지 라는 생각이 들었습니다. 하지만 우리 신랑 "어차피 타이어 공기압도 체크 못했고 트렁크도 깨끗이 비우지 못했다. 상금은 우리꺼가 아니다. 평소 하는데로 운전해서 어느정도 연비가 나오는지 체크하고 그렇게 운전 하면 된다" 그랬습니다.

그렇게 환경청 직원들의 배웅을 받으며 대회를 시작했습니다. 그날따라 날씨는 어찌나 더운지 운행 중 연비 아끼느라 에어컨도 못 켜고, 창문 열면 또 연비 낭비 된다며 창문도 안 열어주고 어휴...더워서 정말... 그나마 송풍이라도 틀어주니 감사할 따름이었습니다. 엑셀도 웬만하면 안 밟고, 방지턱이 나와도 브레이크 안 밟고, 대회차량 모두 꼬리에 꼬리를 물고 원주 외곽을 돌았습니다. 운행 마치고 원주대학교에 돌아오니 옷이 흠뻑 젖은 참가자 분들도 있었습니다. 일사병으로 안 쓰러진 것이 다행이었습니다.

운행을 마친 차량은 연비 측정하고 배기량 가스 측정을 했는데 시간이 너무 많이 소요되었습니다. 연비 측정하는 분도 부족해 보였고 들어오는 순서되로 측정하는 것도 아니고 우왕좌왕 해 보였습니다. 아무래도 주체측도 처음 개최하는 대회라 준비가 미흡했나 봅니다. 1시간 동안 결과가 나오기만을 멍하니 기다리고 있었습니다. 가족 단위로 많이 신청 했는데 주위에 참여 프로그램

이나 전시 물품이나 아무것도 구비 되어 있지 않아서 아까운 시간을 낭비한다는 생각이 들었습니다. 우승자 발표를 하고 경품 추첨할때도 수상하신 분들은 제외하고 경품 추첨을 했으면 좋겠다는 생각이 들었습니다. 30팀이 참가해 11팀이 상금이나 경품을 받는데 수상하신 3팀에서 또 경품을 받아가니 하나도 못 받은 사람들은 맥이 빠지는거 같고. 또 일등 수상한 팀에게는 어떻게 운행을 했는지 노하우를 발표하는 수상소감도 얘기해 줬음 했는데 그냥 기념사진만 찍어서 아쉬웠습니다.

우리 팀은 수상도 못하고 경품도 못 받았지만 오랜만에 신랑이랑 드라이브 하고 주유권도 5만원 받고, 무엇보다 연비 절약하는 노하우를 알게 되서 좋았습니다. 여성 운전자인 저는 신호대기에서 중립으로 기어두면 연비 절약 되는 것도 처음 알았습니다. 연비가 잘 나오는 차종에 대해서도 처음 알았습니다. 우리 차는 워낙 연비가 잘 나오는 차라(21 km) 다른 대형차나 중형차가 그리 연비가 안 나오는지도 몰랐습니다. 그래서 우리 차를 더 소중히 여기게 됐습니다.

일등으로 수상한 차가 고생해서 운행한 연비가 18km이 안되던데 우리 차는 평소에도 20km은 나오니 정말 돈 버는 거였습니다. 여기저기 주워들은 얄팍한 지식으론 타이어 공기압 측정, 연료 반만 채우기, 트렁크 비우기, 안전 속도 유지하기 정도였는데 대회 참석하고 주체측에서 준 책자를 읽어보니 급정거, 급출발에 관해서도 경유차에 대해서도 알게 됐고 무엇보다 광고에 나오는 하이브리드 차량에 대해서도 알게 되었습니다. 대회에서 연비가 24km조금 넘게 나왔는데 앞서 언급한 방식을 평소에도 열심히 실천해서 가정경제에도 도움이 되고 나아가서 우리나라, 지구에 도움이 되었으면 좋겠습니다. 우리 같은 운전자가 계속 늘어날 때까지 정부에서 많은 홍보를 했으면 좋겠습니다. 내년에도 기회가 된다면 꼭 참석하고 싶다. 그때는 꼭 수상할 수 있도록 만발의 준비를 해서 참석하겠습니다. 수고하셨습니다.

나부터 실천하는 아름다운 습관, *친환경운전*

친환경 운전 습관으로 가정경제 살리자

이두형,안지은
우수상
광주/전남 지역대회(6/18)

2011년6월 18일 토요일 날씨는 후덥지근한 여름 날씨였습니다. 오늘은 광주광역시에서 친환경 운전왕 선발대회가 있는 날인데요.. 연비가 상당히 좋기로 소문난 스포티지R을 운행중인 앙지짱의 불타는 의지로.. 친환경운전왕 대회에 앙지짱과 디지는 한팀이 되어 참석하게 되었습니다.

광주광역시 영산강 유역 환경청앞에서 오후1시부터 5시까지 대회가 진행되었습니다. 먼저 운전차량등록을 마친뒤 친환경운전왕 대회 차량을 알리는 피켓을 차량 앞쪽에 표시하였습니다. 정성스럽게 자석스티커를 장착시키고 있는 디지입니다 ‥

도착한 모든 차량들에는 친환경 운전왕 선발대회 차량임을 알리는 주황색 표시판을 부탁했습니다. 이 표시판은 주행시 안내요원의 체크가 용이하도록 그리고 서로의 차량을 확인하는데 용이했습니다. 다만 아쉬운점이 있었다면 . 뒷면 부착 마크가 없어서 뒤에서 따라가는 차량들이 앞차를 확인할 겨를이 없더군요. 만약 내년에 시행한다면 뒷차 스티커도 준비하셨으면 하는 바램입니다.

참가 등록을 마친 차량들이 줄을 지어 서있습니다. 저희가 출전한 스포티지R도 왼쪽가장자리에 위풍당당하게 서있네요 ‥ 그날 가장 고생한 녀석입니다. 친환경운전 첫 번째 수칙으로 친환경 자동차를 선택해야합니다. 저는 2010년 8월에 첫 번째 자동차로 스포티지R를 선택을 하였는데요. 차에 대해서 몰랐을 처음에는 그저 차 외관이 너무 예뻐보였는데, 스포티지R에 ‘친환경ECO 시스템’ 이 장착이 되어있어서 에코버튼을 누르고 운전을 한다면 준준형 경유차임에도 불구하고 16Km의 고연비의 효과를 볼 수 있다는 점이 스포티지R을 선택하게 된 큰 결정적 이유였습니다.

평소 트렁크에 짐을 최대한 싣지않으려고 노력하지만, 대회 몇일전부터 트렁크에있는 짐을 다 비우고 연료도 최소한 탈수있을만큼만 채워두었습니다. 저는 연료를 항상 3/2 정도만 채워 놓는데요 연료를 가득 채우면 연료무게만큼 차가 무거워져서 연비효율성이 떨어지기 때문이죠.

한번에 5만원 정도를 넣으면 3/2정도가 채워지고 그 정도면 출퇴근(왕복70Km정도 됩니다)하면서 일주일정도 탈 수 있고, 기름값이 얼마나 지출이 되는지도 꼼꼼히 체크할 수 있는 요령까지 생겼습니다.

잠시 후 차량에 전문가 한분이 운전정보를 기록하는 장치 EMS를 장착하였습니다. 어떤 원리인지는 잘 모르겠지만, 운전자의 운전타입과 급제동 급가속 등 다양한 패턴들을 읽을 수 있다니깐요. 대단한 기술이 아닌가 생각해봅니다.
드디어 모든차량에 운전자기록 장치 EMS를 장착하고 드디어 출발시간이 되었습니다.

출발 14시 00분. 자 드디어 모든 준비가 끝나고 첫차가 출발했습니다. 영광의 첫차는 산타페 신형. 광주에서는 처음 열리는 대회이고 첫차여서인지 의미가 있어 보였습니다. 코스는 영산강유역환경청 → 광주공항역 → 동신대학교 → 산정삼거리 → 남평교 → 농산물공판장 → 서구문화센터 → 영산강유역환경청으로 돌아오는 약 50km 구간에서 펼쳐졌으며, 실제 연료소모율(연비)을 측정(60점)하고 배출가스를 측정(40점)하여 친환경 운전왕을 선발하게 됩니다.

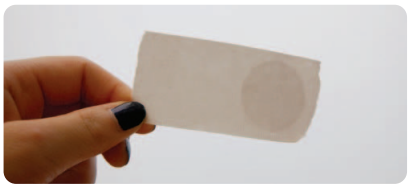
너무 운전하는데 열중해서 인지. 운전중인 사진은 없네요. 대회인만큼 운전에만 열중 했습니다!
처음에 동신대 나주가는 코스까지는 자주 다녀본 길이고 2차선이지만 신호가 그리 빡빡히 막히는 구간이 아니라 차근차근 천천히 코스에 맞춰 이동하였습니다. 최대한 경제속도 60~80km를 맞추고 급출발, 급정차, 급가속을 하지 않기 위해 엑셀과 브레이크를 스무스하게 밟을려고 노력했습니다. 신호를 최대한 멀리 보고 빨간불이 들어오면 N드라이브에 맞춰 서서히 정차 했습니다. 출발을 하면서 D드라이브에 맞춰서 출발을해야하는데 대회이니 만큼 너무 떨리기도 하고 급한 마음이 앞서 몇 번 엑셀을 밟았는데요 그게 지금와서 참 아쉬운 마음이 듭니다.

나주 남평교에서부터 농산물공판장까지는 거의 자동차 전용도로구간이라 순탄했지만 오히려 길이 좋아서 방심하다가는 속도가 80Km가 넘을 수도 있으니 주의가 필요했습니다. 정말 오늘은 날씨가 맑고 따뜻했지만 연비를 위해 에어컨을 틀수 없는 상황이였습니다. 보조석에서는 길을 안내하며 열심히 부채질을 했습니다. (완벽한 한팀이죠··)

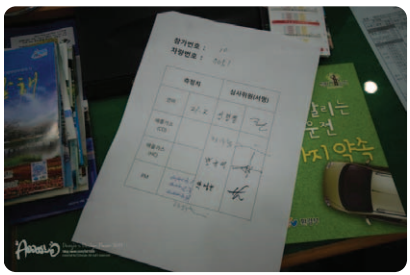
코스중 가장 난코스인 풍암지구 농산물공판장!
순환도로에 농산물공판장에서 교차하는 차가 많아서 사고도 빈번하고 신호도 한번에 넘어가기 힘든 난코스였습니다. 저희는

3번이나 신호에 걸려서 마음이 급해지더군요. 토요일 점심이 끝나는 시간대라 차들도 많고 천천히 출발하고 천천히 움직이니 정말 마음급한 다른 차들이 이때다 싶어 한번에 3대나 앞으로 끼어들더라구요. 앞으로 끼어드니 괜히 조급한마음이 더 생기건 아닌가 싶더라구요. 실제로 저희 앞에서는 트럭과 승용차가 접촉사고가 나있었습니다. 그래서 사고차량 뒤로 뒷차들이 앞으로 못가고 되려 다른차선으로 끼어들기바쁘고 서로 양보 안하기위한 눈치운전을 하는데 안타까운 마음이 들었습니다. 양보운전을 하면 길이 빡빡하게 교통체증이 생기지않아 속도는 조금 느릴수 있겠지만 막히지는 않으니 경제적으로 운전을 할 수 있고 오히려 더 빨리 가는 방법인 것 같습니다.

친환경운전을 하기위해서는 우선 운전자의 마인드컨트롤이 필요 한가봅니다.
좁고 복잡한 서구문화센터와 5.18공원을 지나 시청을 끼고 돌아 드디어 영산강 유역환경청에 도착하였습니다. 코스를 모두 완주를 하니 1시간 30분정도 소요 되었습니다. 순위를 떠나서 친환경운전을 하며 무사히 잘 도착했다는 생각을 하니 먼저 뿌듯하고 기쁜 마음이 앞섰습니다. 도착한 후 영상간환겨유역청 건물뒤에서 연비를 측정하고 탄소배출량 측정했습니다. 배기통에 측정장치를 연결하여 탄소배출량 측정하는데요 총 3번 나누어서 검사를 했습니다. 탄소배출량 측정기계에서 나온 매연이 거름종이에 걸려져서 한눈에 보이네요. 탄소배출량 측정표와 심사위원 서명된 저의 성적표입니다. 꼭 학교에서 성적표를 받아보는 기분이었다랄까요 ··



먼저 깜짝 놀란부분은 연비였습니다. 제 차가 연비가 16km로 알고 있었는데 이번에 친환경운전방법을 준수했더니 연비가 무려 21.2km/L가 나왔습니다. 공식적인 연비보다 5.2km나 더 탄것이죠. 2010모닝 연비가 20km/L, 2011마티즈 연비가 17km/L 가 나온 것과 견주어 봤을 때 준준형인 우리 스포티지R! 충분히 친환경 차로써 경쟁력이 있었습니다.
좋은 성적을 기대하며 결과를 기다리는 동안 저희는 대회에 맞춰 서비스 정비를 나와주신 기아자동차 서비스팀에서 자동차 점검도 받고 와이퍼와 워셔액등 다양한 서비스를 받았습니다 ·· 차량을 열심히 점검해주시는 기아서비스맨의 뒷모습은 참 아름답습니다 ··



자 그리고 기다리고 기다리던 결과 발표의 시간이 왔습니다. 처음부터 부푼 기대를

안고 대회에 참가했던 그리고 성적표도 그리 나쁘지 않았던 저희는 무척이나 기대를 하고 있는 순간이었죠 ‥ 하지만 대회 수상은 2006년식 10.1km/ *l* 의 표준연비인 로디우스 차량을 운행한 김세경팀이 되었습니다. 15.8km/ *l* 을 기록해 1등을 차지해 영산강유역환경청장상과 상금 50만원을 수상했습니다. 또 2등상은 강태균 · 강가형팀이 3등상은 김영도 · 김양수팀이 선정되었습니다. 아. 아쉽게 선정이 안되었습니다. 저희의 성적은 어디쯤일까요?

행사를 끝내면서 드는 생각은 수상으로서 끝이 아니라 왜 1등을 하였는지 내 순위는 어디인지 '그 이유' 였습니다.
우리가 이 대회에 참가했다는 참가증명서에 참여 성적과 함께 기재가 되어 있다면 좋겠다라는 생각이 들었습니다. 그리고 4등을 했다는 소식을 들었습니다. 코스를 지나면서 아쉽게 놓쳤던 부분들이 주마등처럼 스쳐 지나가더라구요. 열심히 했으니 순위를 떠나서 정말 값진 경험을 했던 하루였다는 생각을 해봅니다.

친환경운전습관으로 운전을 한다면 표준연비이상의 효과를 볼 수 있다는 것 그리고, 친환경운전은 단순히 기름을 아낀다는 생각을 뛰어넘어 당장 눈에는 보이지 않지만 내 작은 습관 하나가 환경을 아껴줄 수 있다는 생각이 드니 참 내 자신이 뿌듯하고 먼가 우리가 살고 있는 지구를 위한 사명감이 생깁니다.

환경사랑의 메가트렌드 : 친환경운전

심영태
장려상
대전/충청 지역대회(6/12)

녹색기업 유한킴벌리에서 만 10년을 생산팀과 기술지원팀에서 일했다. 그러던 중 작년 12월 뜻하지 않은 제안을 수락하고 올 1월부터 새로운 환경업무를 시작하고 있다. 친환경운전왕대회에 관한 홍보메일은 솔선수범해야 하는 환경인으로서 도전해볼 만한 대회이고 큰 호기심이었다. 내가 일하는 대전공장 사우들에게 전체메일로 본 대회를 홍보하고 참여를 독려했다. 그리고 나 또한 신속하게 대회신청을 완료하였다. 홍보과정에서 접한 친환경운전 사이트(eco-drive.or.kr)에서 친환경 운전 시뮬레이션을 체험하고 친환경운전을 위한 퀴즈를 풀면서 신선한 충격을 받았다. 개인차량을 스스로 운전하고 주유도 하면서 은연중에 내 차의 표준연비에 대한 불신이 머릿속 한구석에 자리 잡고 있었으나 친환경운전 사이트에서 트레이닝을 받으면서 내 운전습관에 큰 문제가 있음을 스스로 깨달았다. 나는 지역대회 접수완료와 동시에 출퇴근을 이용한 실습에 돌입했다. 더 빨리 시작하면 할수록 내게 여러모로 큰 도움이 될 수 있는 방법을 내가 뒤로 미룰 필요가 전혀 없었다. 친환경 운전 시작 하루 만에 느낄 수 있었던 것은 내 잘못된 운전습관이 내 차 표준연비에 불신을 불러왔다는 점과 친환경운전 내내 어색하고 답답한 마음을 시급히 교정하여 습관화해야 함을 느끼게 되었다. 그리고 친환경운전이 빨리빨리 식으로 길들여진 몇몇 운전자들의 심기를 불편하게 하는 걸로 보아 사회적으로 친환경운전에 관한 공감대와 함께 친환경 운전문화의 빠른 정착이 필요함을 느끼게 되었다.

나는 친환경운전자 서약을 했고, 그 약속은 하루하루 계속되는 실습 속에서 지켜져야만 할 것이다. 약 10일 넘게 출퇴근을 이용해 친환경운전 실습을 진행 중인 나는 대회 당일 아내와 함께 여유 있게 준비하면서 대회를 맞았다. 난 스스로 친환경운전 10가지 원칙 중에 11번을 스스로 더해 여유 있게 출발하는 운전습관으로 정하고 대회시간에 맞춰 여유 있게 도착해 출발 준비를 마무리 했다. 드디어 출발 수순에 맞춰 주행을 시작했다.
친환경운전 10가지 원칙 중 하나인 정보운전을 미리부터 상기하며 여러 번 주행코스를 로드뷰로 살펴보면서 검토를 마무리 했지만 한 번 더 머릿속으로 그려보면서 천천히 주행을 시작했다. 조수석의 아내도 날씨는 더워도 즐기는 기색이 역역하다. 나름 나만의 친환경운전 노하우라고 하면 10가지 원칙 중에 4가지 원칙을 주행 중에 집중 했을 뿐이다.

첫째, 3급(급출발, 급제동, 급가속)을 하지 않기 위해서 전방을 예의 주시하였고 동시에 주행차량의 흐름, 전방의 신호체계, 앞차와의 거리를 유지하였다.
둘째, 경제속도 준수다. 평균 60-70킬로미터를 유지하였고 80킬로미터를 넘긴 적이 없다. 그리고 모든 기어변속 타이밍과 오르막에서도 2000rpm을 넘기지 않았다.

지금 여기에서 나부터 실천하여
친환경 운전의 혜택과 유익함을 누리고
그로인한 긍정의 에너지를 전파하여
대한민국 도로에 친환경 운전의 유익함을 뿌리 내리자.

셋째, 모든 내리막 구간에서는 엑셀레이터 패들에서 발을 떼었으며, 경사가 높은 곳에서는 기어를 중립에 놓고 관성을 최대한 이용하였다. 나름 관성이 붙은 내차가 긴 내리막을 이용해 내려갈 때 연비에 상당한 효과가 있겠다는 생각을 여러 차례 했다.
넷째, 대회 중에도 잦은 신호대기 시간이 있었는데 한번도 놓치지 않고 기어를 중립에 위치 시켰다. 만나는 교통신호를 전부 준수하면서도 좋은 연비가 나와 교통질서를 잘 지킨 보람이 있었고, 안전하게 대회 골인지점에 당도해 다행스럽게 생각한다.
나의 자동차 로체의 표준연비는 11.5km/l이다. 도착해 쉬면서 순서를 기다려 측정한 EMS기기에 기록된 이번 대회의 평균연비를 확인하고 깜짝 놀랐다. 약 60킬로미터의 거리를 평균연비 17.1km/l로 주행했다는 결과가 나왔다. 결과를 보고 나름 그동안 친환경 운전 실습이 헛되지 않았음을 알았고, 친환경운전 10원칙에 크나큰 신뢰가 느껴졌다. 이번 대회를 계기로 내 차의 연비에 관한 맹목적인 불신도 깨졌고, 친환경운전 10원칙의 신뢰도를 성공적으로 증명한 셈이 되었다. 스스로 쾌재를 불렀다. 나도 이제 친환경 운전의 문턱에 들어선 듯해서 기분이 아주 좋았다.

직장에서 환경업무를 담당하고 있지만 이미 오래전부터 환경오염에 무관심 할 수 가 없는 지경에 이르렀음을 실감하면서 인간과 환경에 관해서 생각해 본 적이 있다. 인간의 삶과 발전에 자연환경은 숨은 주역이자 위대한 힘을 뿜어내고 있는 거대한 존재이다. 하지만 의도적으로 자연을 훼손하려는 인간의 이기심 앞에서 자연은 약하디 약한 존재임을 주변에서 쉽게 볼 수 있었다. 정말로 생각없이 내던진 담뱃불에 우거진 숲이 한순간에 검은 숯덩이로 변해 버리고, 무분별하게 버리고 은폐한 쓰레기, 오염물질로 인해서 주변의 천과 강은 썩어가고 있다. 인간의 무자비한 힘 앞에서 자연은 한없는 약자 일 수밖에 없음이 여실이 증명되고 있다. 우리는 무심코 핸들을 잡고 감정에 따라 엑셀레이터 패달을 밟곤 한다. 5분 더 빨리 도착하고, 간신히 신호를 피하고, 앞차를 공격적으로 추월하지만 그렇다고 우리 기분이 만족스럽고 평화로워지는 것은 아니다. 한마디로 정신적으로 더 무익하고 해로울 뿐이다.

자! 이제 여기 우리 스스로를 도울 수 있고, 환경을 살리며 운전자 서로 간에 유익하고 행복을 줄 수 있는 친환경 운전법이 본 대회로 증명되었다. 지금 여기에서 나부터 실천하여 친환경 운전의 혜택과 유익함을 누리고 그로인한 긍정의 에너지를 전파하여 대한민국 도로에 친환경 운전의 유익함을 뿌리 내리자. 이번 대회가 잊을 수 없는 큰 추억이 되었고, 좋은 운전습관을 갖는 계기가 되었음에 틀림없다. 이런 유익한 대회를 누리게 해주신 관계자 분들 모두에게 깊은 감사의 마음을 전합니다.

세 살 버릇 여든까지… “친환경운전은 습관”

태진천
장려상
대구/경북 지역대회(6/11)

친환경(환경 친화적), 지구온난화, 온실가스 등 환경과 관련된 말과 글은 싫든 좋든 이미 우리의 일상이 되었다. 우리의 아름다운 별-지구는 태양으로부터 에너지를 얻으며 일부는 흡수하고 일부는 대기권 밖으로 방출함으로써 적정한 온도를 유지한다. 20세기 이후 온실가스-화석연료 사용의 급증과 새로 만들어지는 여러 가지 기체로 말미암아 평균기온이 과거 100년 동안 1도 이상이 올랐고 앞으로 그 증가 속도는 훨씬 더 빠르게 증가할 것이라고 한다.

온실가스란 지구의 열이 대기권 밖으로 방출되는 것을 막는 여섯 가지 기체로 그중 이산화탄소(CO_2)가 가장 많고 대표적이다. 온실가스의 60%는 우리의 일상생활에서 발생한다고 한다. 우리가 일상생활 속에서 평소에 대중교통을 이용하고 승용차를 사용하더라도 친환경운전 습관을 통해 에너지를 절약과 온실가스배출도 줄여야 할 이유이다.

대회 참가안내 메일을 받고서 이번 대회 주행경로(왕복 48㎞)를 생각해봤다. 시내구간은 평소 혼잡하고 신호등이 많은 구간이고, 시외구간은 언덕길과 내리막길로 반환점까지 연결되어 대회코스로는 적절히 조합된 듯하다. 시내에서는 교통신호에 걸리지 않고 흐름을 타는 게 중요하고, 완만한 오르막에서는 최소의 가속으로 적정 수준을 유지하고, 내리막길에서는 관성운전을 한다.(엑셀에서 발을 떼고 적절하게 브레이크를 사용함)

지난주에는 차량정비를 해뒀다. 엔진오일과 점화플러그를 적기에 교체하는 것만으로도 엔진성능 유지와 배출가스기준은 충족시킬 수 있다. ‘친환경운전왕 대회’ 도 경기인 만큼 시험장에서 머리를 쥐어짜듯이 운동경기에서 젖 먹던 힘까지 다 하듯이 최선을 다해야 한다. 당일 아침 장마전선은 남쪽으로 물러나고 햇볕이 따갑지만 비가 내리기보다는 낫다. 저속(50~60㎞/h)에서는 창문을 여는 것이 공기저항이 적기 때문이다.

이제 준비는 마쳤다. 반환점까지는 내가 되돌아올 때는 파트너가 운전하기로 했다. 출전 차량 중 제일 먼저 출발했다. 뒤에 출발한 차량이 바로 앞질러 나간다. ‘저렇게 가속이 빠르면 좋은 결과를 낼 수 없는데’ 하는 적정을 해본다. 신호 대기 중에 시동을 끌까말까 망설이다가 그냥 두기로 했다. 예상대로 시내구간-파동로(巴洞路)는 신호등이 많아 최대한 흐름을 놓치지 않도록 유지한다.

시내를 벗어나 팔조령까지 완만한 언덕길에서는 적정 속도를 유지하기 힘들다. 시속 60㎞가 넘으면 엔진회전수(RPM)가 갑자기

친환경운전은 일회성이 아닌 항상 실천해야 할 습관이다.

높아지므로 1,750정도로 맞추고 시속 50㎞로 발의 감각을 유지한다. 그 보다 아래로 내려가면 기어 단수가 낮아지고 엔진 회전이 높아진다. 아무리 조심해도 신호에 걸리면 최대한 출발 가속을 조심해야 한다. 팔조령 터널을 지나 내리막길에서는 엑슬레이터에서 발을 떼고 관성운전(퓨얼컷) 상태로 브레이크 조작만으로 내려간다. 창으로 들어오는 바람이 시원해진다. 반환점을 돌아올 때는 이 고개길이 '마(魔)의구간' 이다. 엑셀페달의 감각을 놓치지 않고 조심스레 정상을 지나 내리막길을 과속을 피해 부드럽게 내려온다. 출발했던 대구지방환경청으로 돌아오니 나보다 뒤에 출발했던 차량이 6대가 먼저 도착해 있다. 측정된 연비가 15㎞/ℓ , 표준연비(10.7)보다 40%정도 높아 다소 아쉽지만 배출가스도 배출허용치 훨씬 아래로 측정되었고, 무엇보다 등위 안에 들어서 기쁘다.

세 살 버릇 여든까지 간다. "친환경운전은 습관!"
'친환경운전 십계명' 은 읽어 볼수록 우리가 조금만 관심을 가지면 쉽게 실천할 수 있는 것만 모아놓은 진수이다. 친환경운전은 일회성이 아닌 항상 실천해야 할 습관이다.

1. 마음 편한 운전이 최고! - 급(急)은 버려야할 1순위

'친환경운전 십계명' 에는 급(急)과 관련된 것이 4~5개나 된다. 그만큼 급한 마음은 친환경운전의 적이다. 내 경험으로 편안한 운전이 가장 중요하다. 마음만 편해도 '친환경운전' 의 절반은 완성된다. 급하면 나도 모르게 엑셀레이터를 깊게 밟게 되므로 항상 여유를 가지고 운전해야 한다.

2. 도로의 흐름을 타는 운전자가 베스트 드라이버!

멀리 앞에 신호등이 정지신호로 바뀌면 관성력만으로 정지선까지 갈 수 있는데도 신호등 가까이 가서야 엑셀을 떼고 브레이크를 밟는 운전자가 많다. 또한 주변 차량의 움직임을 제대로 읽지 못하면 내가 급정차를 하거나, 다른 차량을 방해하여 전체적으로 친환경운전에 바람직하지 못하니 주의 한다.

3. 브레이크 사용은 최소로.

운전할 때는 바로 앞차와 충분한 거리를 유지하고, 2~3대 앞을 보면서 운전한다. 그러면 흐름을 예측하고 대비하기 쉽다. 앞차들의 브레이크등(燈)이 켜지면 엑셀레이터에서 발을 떼는 것만으로도 충분히 부드럽게 운전할 수 있다.

발끝으로 환경을 살리자

우원제
장려상
수도권 지역대회(6/11)

우연한 기회에 친환경 운전왕 대회가 개최된다는 소식을 접하였다. 평소 친환경 운행에 대한 관심을 높았던 이유로 지금까지의 나의 주행 패턴과 차량관리를 객관적으로 평가받고 싶은 생각이 들어 대회에 참가하게 되었다.

결과는 1등 수상. 최종 연비는 12.7km/L로 공인연비 8.6km/L 대비 약 148%의 연비를 보였다. 시내주행과 막힌 도로를 생각하면 나 스스로도 놀라운 연비였다. 우승에 대한 기쁨 뿐 아니라 그동안 친환경 운전을 실천해온 나의 운행 습관이 등수로 일정부분 인정된 것이라 생각되어 더 기분 좋았다. 많은 자동차 오너들이 "왜 내차는 연비가 잘 안나오나" 라며 한숨 쉬는 분들이 많다. 내 차종의 동호회에서도 연비 얘기가 나오면 희비가 엇갈리는 분들의 댓글이 꽤나 많다. 이것은 같은 차라도 그 차를 운행하는 운전자에 따라 높은 연비의 친환경 차량이 될 수도 있고 그렇지 않을 수도 있는 것이다. 적어도 친환경 운전 홈페이지에 안내된 10가지 약속만 지켜도 연비 때문에 울상을 짓는 일은 없을 것이라 생각한다.

이번 대회 내가가진 최고의 친환경 운전 방법을 한마디로 정의한다면 "발끝조절" 이었다. 이는 많은 분들이 공감할 내용이라 생각한다. 악셀을 밟고, 브레이크를 밟는 발끝만 잘 조절하면 누구든 최고의 연비왕이 될 수 있고, 환경 지킴이가 될 수 있다는 사실을 이번 대회를 통해 확신하게 되었다.

급출발, 급가속, 급정거를 안하고, 감속 시에는 브레이크 사용보다는 교통 흐름을 예측하여 멀리서부터 악셀에서 발은 떼어 엔진브레이크로 감속하고. 발끝 노하우로 친환경 운전의 기본 중의 기본을 지킨 것이 좋은 성적의 이유이다.

하지만 한 가지 아쉬운 점은 현제 많이 알려져 있는 친환경 운전방법이 너무나 normal한 상황에 대해서만 해당된다는 것이다. 이번 대회에서 1등을 할 수 있었던 결정적인 발끝 노하우는 경제속도에 얽매이지 않고 운행했던 것이다. 앞서 말한 친환경 운전 10가지 약속이 연비에 도움이 된다는 말과 배치되는 얘기지만 개인적으로는 경제속도 지키기는 정답이지만 정답이 아닐 수도 있다고 생각한다.

당연히 경제속도에서 최고의 연비가 나오는것이 사실이다. 하지만 이것은 매우 normal한 조건에서의 얘기지 모든 운행도로의 환경조건에 해당되지는 않는다. 이번 대회에서도 다른 출전자들이 낮은 속도로 운행하는 모습을 보았다. 이것이 나와 다른

모두가 친환경 운전습관을 통하여 금전적인 이득과 함께 환경 보호에 일조하는 두 마리 토끼를 잡을 수 있기를 바라며...

출전자들과의 차이였고 나의 좋은 성적의 비결이었다. 나는 도로조건을 감안한 운행을 한 것이다. 많은 대회출전자가 정확한 경제속도로 등속 주행을 할 때, 나는 내리막에서 약간의 연비를 손해보면서도 퓨얼컷을 사용하지 않고 이어지는 오르막에서 좋은 연비를 유지할 수 있게 속도를 조절하며 달렸다. 즉 대회진행 간 모든 코스를 최 고단기어에 락업클러치가 풀리지 않는 조건을 만들려고 노력하였고, 그 방법이 연비 상승에 주효했던 것이다. (A/T 차량의 경우 고단 기어에 일정 RPM에서 속도를 유지하면 "락업클러치"라고 하여 동력계통 손실을 줄여주어 연비가 잘 나오게 된다.)

이러한 이유 때문에 친환경 운전방법이 정답이지만 정답이 아닐 수도 있다는 것이다. 한가지 더 예를 든다면 신호대기 간 기어를 중립으로 두면 연료는 적게 소모할 수 있다. 하지만 D 모드와 N 모드간 연료 소모 차이는 극히 적다(티끌모아 태산이 될 수도 있지만..) 대신 시내주행 등 자주 이러한 방법을 사용하면 오토미션에 무리가 생기게되어 미션교체 등의 큰 정비비용이 들어갈 수 있을뿐더러 미션 생산을 위한 자원소모와 생산공정간 발생하는 산업공해 등을 생각하면 과연 이것이 친환경 운전에 100% 부합하는지 의문이다. (물론 최근의 자동차 산업이 발전하여 성능이 좋아졌다고는 하지만 실차주행간 얼마나 안정성이 확보되었는지에 대한 실험 수치는 찾아보기 어렵다.)

홍보를 위해 간단한 수칙을 전파하는 것도 좋지만 좀 더 상세한 운전 skill과 실질적 실험을 통한 정보를 제공함으로써 운전자 스스로 친환경 운전방법의 원리와 노하우를 깨우칠 수 있는 기회가 많이 제공되지 않는 것 같아 아쉽게 느껴진다.

이번 대회 참가를 통하여 친환경 운전방법이 얼마나 큰 연비의 차이를 보이는지 확인하게 되었고, 모두가 친환경 운전습관을 통하여 금전적인 이득과 함께 환경 보호에 일조하는 두 마리 토끼를 잡을 수 있기를 바라며 후기를 마친다.

고유가 시대의 연비절감 운전방법 하나

Fuel cut 이란?

운전자가 가속페달을 밟게 되면 엔진에 연료가 분사되어 폭발 압력에 의하여 가속이 가능한데 내리막 주행 시에는 엔진은 동력을 발생할 필요가 없다.

구동 바퀴인 뒷바퀴가 거꾸로 엔진을 회전 시키기 때문이다.

즉, 주행 중 감속하기 위하여 엑셀레이터 페달에 발을 떼거나 긴 내리막길을 내려가기 위하여 엔진 브레이크를 사용할 시 엔진은 차량이 주행하는 힘에 의하여 회전하기 때문에 연료가 필요하지 않으며, 이 때 컴퓨터는 연료 공급을 차단하는데 이 기능을 Fuel Cut(연료차단)이라 한다.

친환경운전 포털 www.eco-drive.or.kr/

Fuel Cut 기능의 발생조건

1. 속도센서 신호 입력 시 (주행 시)
2. 엑셀레이터 페달을 밟지 않을 시
3. 변속기가 중립위치에 있지 않을 시

급박했던 36분, 그리고 소중한 63분

김영은
장려상
강원 지역대회(6/4)

너무나 안타까웠다. 처음 접수기간에도 친환경운전 사이트에 직접 참가신청서를 제출했지만 회송되었다. 여러번씩이나 전화도 오곤 했으나 결국 메일은 도착하지 않았다. 그래서 속으로 접수가 안되었겠다고 생각했었는데 대회 시작전 며칠 전에 연락이 온 것이다. 접수되었으니 대회참가 준비를 하라고 말이다. 그때 그 연락을 받았을 때 너무 기쁘고 마냥 행복했었다. 그런 기분은 접해보지 않은 사람은 잘 모를 것이다. 어떻게 하면 이번 대회에서 대상을 거머쥘지 가족과 심각한 고민에 들어갔다.

첫 번째로는 대회에 가기전 짐을 최소화하는 것이었다. 즉 차에 들어있는 모든 물건들, 글로브박스안에 있는 네비게이션, 동전들, 기타 선글라스나 서류들, 트렁크에 있는 잭이나 공구류들, 심지어는 예비타이어까지도 빼놓았다.

두 번째로는 엔진오일 교환시기가 도래되어 인근 정비소로 차량을 이동하였다. 아직 교환하려면 1,000여 킬로미터나 남았는데 벌써 교환을 해야 한다는 생각에 좀 아깝다는 생각은 들었지만 우승한다는 결심으로 조금 일찍 교환하기로 마음먹었다.

세 번째로는 타이어와 차량의 상태였다. 타이어 공기압이 앞쪽은 괜찮았는데 뒤쪽의 좌우 균형이 맞지 않음을 확인했다. 공기압도 규정치로 맞추었고 차량상태에 대해서도 꼼꼼히 체크해보았는데 모두 합격점이었다. 2005년식 차량이지만 성능이나 연비면에서 비교해볼 때 요즘 잘나가는 최신차량과 별다를바 없었다. 오히려 나의 길들임과 무사고로 차량의 상태는 흔히들 이야기하는 완전A급 상태라고 말할 수 있었다. 우리 직장동료들도 내차에 눈독을 많이 들여놓고 있지만 난 쉽게 그들에게 내차량의 감정가를 내세우지 않았다. 금액은 중요하지 않다. 그들이 금액을 많이 상정해도 나는 절대 내차를 팔아야 할 의무도 없고 내다팔지도 않을 테니까 말이다.

드디어 나는 가족과 대회전날 모든 채비를 갖추어 놓고 연비에 대해 많은 고민을 했다. 차가 출발시에는 절대 액셀페달을 세게 밟지 않고 살짝 엔진이 그 힘을 느낄 수 있을 때 까지만 그리고 출발 후 페달은 항상 평지에서 일정한 속도로 유지하고 내리막길에서는 무조건 연료소모를 최소화하기 위해 기어중립과 적당한 브레이크를 또한 신호대기 시는 단 1cc의 기름도 절약하기 위해 시동을 꺼두는 등 여러 가지 대안들을 내세우고 고민하였으며 내일 적용하기로 굳게 결심하였다. 그런데 문제라기 보다도 일이 생겨 서울에 계신 작은 어머니께서 위암말기를 판정받으셔서 급히 서울로 아이들과 짐을 싣고 이동하였다. 도착 후엔 수술중이셨고 늦은 밤에야 중환자실로 옮겨지고 다음 날 아침에 얼굴을 볼 수 있었다. 너무 안타깝고 온 몸에 슬픔이라는 전율이

비록 급박한 36분 때문에 대회의 낙오자가 되었지만
소중한 63분을 통해 난 비로소 친환경운전왕의
결정적 경험을 하게 되어 기쁘다고 스스로 자부한다.

퍼지고 강하게 느껴졌다. 어느 정도 안정화를 되찾고 아이들을 서울에 잠시 맡겨놓고 가족과 나는 서울을 빠져 나와 원주로 급하게 향했다.

하지만 이게 웬일인가! 모처럼 만의 황금연휴였던 터라 자동차들이 고속도로와 국도를 모두 점령하고 장사진을 이루었다. 아무리 빨리 가려고 발버둥을 쳤지만 하늘은 우리에게 작은 소로길 마저 허락해주지 않았다. 계속 환경청에서는 연락이 빈번히 오고 우리는 계속 가고 있었지만 속수무책이었던 것이다.

드디어 오후 12시가 지나고 1시 36분이 돼서야 한라대학교에 도착하였다. 그래도 늦었지만 조금의 희망을 갖고 입구에 들어섰다. 왼쪽에 대 여섯대 정도 아직 출발하지 않은 듯한 차량들이 대기를 하고 있었다. 기쁜 마음으로 직원분들에게 다가가 호소했지만 이미 늦었다고 얘기를 하며 대신 경험을 할 수 있게 코스 허락은 승인을 해주었다. 감사하게 생각하고 나도 도전장을 내민 여러 팀들과 같은 마음으로 코스를 돌기 시작했다. 출발부터 도착 때까지 에어컨도 틀지 않고 정속주행은 물론 신호대기 시 시동도 오프 했으며, 오르막과 내리막길에서도 완벽한 나만의 오너 운전솜씨를 재현하였다. 비록 연비장치도 없었고 구간 구간 지날 때마다 알바생들이 묘한 표정으로 우릴 섬짓하게 바라보면서 지나쳐갔지만 나와 가족은 끝까지 포기하지 않고 연비왕이 되겠다는 굳은 각오와 마음가짐으로 끝까지 55킬로미터를 완주하였다.

도착 후 연비측정은 할 수 없었지만 또한 대회에서 제외된 차량이었지만 오늘 만큼은 나도 연비왕이었다는 생각이 들었고 행사 종료후 차량으로 걸어오면서 남몰래 눈가에 그만 눈물이 고이고 말았다. 비록 급박한 36분 때문에 대회의 낙오자가 되었지만 소중한 63분을 통해 난 비로소 친환경운전왕의 결정적 경험을 하게 되어 기쁘다고 스스로 자부한다.

친환경운전의 습관화를 다함께 실천하자

고창억
장려상
제주 지역대회(5/28)

최근 도로사정 및 생활여건이 나아지면서 자동차는 가구당 2차량 보유가 보편화 되었지만 고유가 시대를 접하면서 유류비는 서민 가계지출에 상당한 부담을 안기고 있다.
우리네 운전자들 모두는 나름 자신만의 운전 노하우를 비롯한 기름 절약의 노하우까지 알고들 있을 것이다. 나 또한 어렴풋이나마 언론보도와 홍보광고 등을 통하여 경제운전이니, 친환경운전이니 하는 것을 익히 들어 왔다.
때마침 『제주 친환경운전대회』가 열린다는 소식을 접하고는 친환경 운전 방법을 몸소 체험 및 테스트해 볼 요량으로 지난 5. 28일 개최한 대회에 초등교 5학년인 딸과 함께 참가 하게 되었다. 딸에게 친환경운전 대회에 참가하는 취지라도 알리고 싶어서였고, 또 한가지 이유는 평소에 경제속도 준수, 언덕길 관성운전 등을 실천해 왔던지라 내심 수상의 욕심이 생겼던 것도 사실이다. 참가한 다른 분들 또한 마찬가지였으리라...
제주시 시민복지타운에서 대정읍 안성교차로까지 왕복 약 80km 구간을 친환경운전 연비 계측 시스템인 'EMS장치'를 장착한 후 연료 소모량, 연비 등을 실시간 초단위로 체크됨은 물론 누적 주행거리 대비 평균연비까지 표출되는 모니터 화면을 보면서 운전을 하였다. 급출발, 급가속시는 모니터에 빨간색 표시와 함께, 경고음이 들려 반사적으로 가속페달에서 순간 발을 떼게 되었고, 관성운전 및 경제속도 준수시에는 모니터에 녹색(친환경운전) 또는 파란색(경제운전)으로 표시 되어 운전습관을 바꾸는데 많은 도움이 되었다.
특히, 언덕길과 내리막길에서는 관성운전 및 연료차단기능(Fuel cut)을 적절히 활용하였고 속도는 60~70km를 계속 유지하여 주행한 결과 1위라는 영광까지 안게 되었다. 참고로 차량은 옵티마(2005년식)이고 공인연비 11.8km/L, 측정연비 17.2km/L, 효율은 연비대비 45.7% 향상이었다. 평소 막연히 연비를 줄여보겠다는 생각으로 운전을 하고는 있었지만 연비를 두 눈으로 직접 확인하고 나니 조금은 놀라웠고 신기하기까지 했다. 대회에 참가한 결과 친환경운전의 효과를 계량화된 수치를 보고 확실하게 실감함은 물론 친환경운전에도 자신감이 부쩍 생겼다.
친환경운전을 함으로써 개인적으로는 연비절감, 차량수명 연장 및 유류비 절약, 더 나아가서는 배출가스 저감을 통한 우리의 대기환경 보전이다. 그리고 덤으로 과속운전을 하지 않음으로써 얻어지는 우리가족의 안전이다.
앞으로 대회 참가한 것에 그치지 않고 평상시 주행에도 친환경운전 방법을 최대한 실현해 보고자 한다. 물론 시내운전이 많은 열악한 운전환경 속에서 이를 실천하기란 쉽지는 않은 일이다. 하지만 습관은 제2의 천성이라 하지 않았던가. 습관을 들이자... 여러분도 친환경운전 실천에 같이 동참해 보시지 않으렵니까.

[작은 습관, 되돌아오는 큰 선물!]

김종학, 오미진
장려상
수도권 지역대회(6/11)

저희는 참가번호 20번 성남에서부터 날개 달린 스파크를 타고 참가한 김종학, 오미진입니다.
작년 9월 여자친구가 길에서 직접 목격한 치명적인 매력의 핑크 스파크에 꽂혀 구입한 첫차라 애정이 남다른지 나름 애칭도 붙여준 소중한 차입니다. (애칭은 미미입니다. 당시 마티즈의 M과 미진의 M을 따서 너무 아름답다는 美를 2개나 붙인 mimi(美美)라고 지었죠~) 그런 미미에게 '행여 상처라도 날까' 외제차 다루듯 아끼고, 비라도 오는 날에는 본인이 비를 맞는 것처럼 안타까워하는 모습이 많이 사랑스러웠습니다.

그런 여자친구와 미미와 좋은 추억을 남겨주고자 우연히 발견한 친환경 운전왕 대회를 알게 되었고, 평소 운전습관이 좋아 best driver라고 자부해왔을 뿐더라 또한 지난 스파크 연비왕 대회 운이 좋게 선정이 돼서 열심히 미미와 호흡을 맞춘 결과 24.4km라는 연비왕 2등의 영예를 안게 된 경험으로 다른 일반차들과 객관적으로 평가하고 싶은 마음에 참가신청을 하게 되었구요.

이번 친환경 연비왕 대회에서는 아쉽게 순위에 들지 못했지만 두 번의 이런 기회가 저와 여자친구에게는 좋은 추억과 함께 무엇보다 이번 대회를 통해 평소에도 연비와 환경을 생각하면서 주행을 하는 바른생활 운전습관도 생겼다는 점이 큰 의미가 있다고 생각합니다.

대회를 준비하면서 여자친구와 한 팀이 되다보니 같이 연비를 줄이는 연구도 했습니다. 여자친구는 운전하는 제가 부담이 될까봐 "우승 못해도 상관없어.. 참가하는 것만 해도 좋아" 하며 생글생글 웃던...여자친구가..... 인터넷 사이트에서 "연비 줄이는 방법, 노하우"를 구석구석 찾아 프린트로 한 묶음 챙겨오고.. 또 무게가 가벼워야한다며 짐도 모두 놓고 가자며 심지어 휴지까지 (휴지가 무게가 나가면 얼마나 나간다고..)빼놓는 것이었습니다.!!!
이런것들은 얼마 무게도 안나가서 상관없다고 해도 기어코 짐을 줄이고 출발하게 되었는데 우승에 연연해 하지 않는다며 부담 갖지 말라는 여자친구가 하는 행동인지 의문이 들더군요.

대회날에도 최상의 연비를 위해 에어컨도 off, 후덥지근한 날씨에도 모든 창문을 닫으니 찜질방이 따로 없더라구요. 여자친구는 옆에서 열심히 부채질을 해주었습니다. 덕분에 대회 끝나고 내리자마자 등이며 엉덩이 땀이 속옷까지 촉촉하게 젖고, 여자친구는 부채질을 하느라 팔 군데군데 파스까지 붙이게 되었지만 우린 정말 최고의 팀웍을 자랑했습니다. 그 결과 공인연비 17km보다

이런 작은 습관으로 이렇게나 큰 선물이 되어 되돌아온다는 것을 우리 모두가 알게되면 실천하게 될 수 밖에 없을 것 같습니다.

높은 17.6km의 기록을 세우게 되었네요.

이번 대회를 통해서 무엇보다 공식적으로 알려진 연비를 줄이는 노하우를 미리 공부해갔던게 저에게 큰 도움이 되었고 생각의 변화가 생겼습니다. 주행 전부터 주행하는 동안의 실천했던 것이나 느낀 점을 간단하게 정리하면,

주행전〉 꼼꼼체크!!

① **차량무게를 줄이기**
출발 당시 불필요한 물건은 정리하고 많은 양의 주유는 하지 않고 반 정도로만 주유하였습니다.

② **차량 체크**
적정한 타이어 공기압 체크, 엔진 청소 등 출발전 차량 체크가 아주 중요한 것 같습니다.

③ **차량 워밍업**
주행 전 예열로 2분간 공회전하여 워밍업하여 차량에 무리를 주지 않았습니다.

주행시〉 시야는 매의 눈으로 행동은 여유만만 운전

① **급출발하지 않기, 과속하지 않기, 급정거하지 않기**
도착점의 위치를 정확히 파악하여 주행거리를 최대로 줄이고, 시야를 멀리 교통의 흐름을 파악하여 서서히 속도 줄이기 등 급한 마음으로 서두르지 않고 여유만만 마음으로 주행하였습니다.

② **인공바람보다는 자연바람**
주행 중 에어컨이나 히터사용은 연료소모를 촉진하므로 최대한 자제하고 자연바람으로 대체합니다.

③ **퓨얼컷 기능**
퓨얼컷은 일정속도에서 연료분사를 중지시키고 운전하는 방법으로 70km로 달리면서 악셀을 놓아 일정거리를 연료분사 없이 주행할 수 있습니다. 제가 연비측정기를 설치하고 주행하였을 때 연비가 '0' 인 상태에서 차가 굴러가는 것을 보고 어찌나 기쁘고 뿌듯했는지 모릅니다.

④ **내 차의 특성 파악**

하나, Eco-Drive. 둘, Eco-Live. 셋, Eco-Life.

본인의 차량이 어떤 속도에 가장 좋은 연비를 가질 수 있는지 파악하여 주행하는 방법이 좋을 것 같습니다. 특히 스파크와 같은 경차 차량의 특징은 중립상태에서의 알피엠이 타종차보다 낮은편이라 연비를 가장 적게 소모하는 알피엠도 2000-2100 알피엠으로 이 역시 타종차량에 비해 낮은편, 이때 속력은 평지에서 60~65키로 사이 언덕길에서는 50키로입니다. 90키로 이상 주행시에는 1600cc 차량의 연료소모량과 같아지기 때문에 스파크 차량은 시내에서 가장 좋은 능력을 발휘하겠죠?‥ 연비는 즉 배기가스 배출이 줄어들게 되어 친환경 운전과 연결됩니다.

주행후〉 여자친구처럼 관심가져주기

① 주기적인 엔진오일, 소모품 관리

총 주행거리대비 소모품을 교체해주어야 하는데 경제운전 친환경운전을 하다보면 자동차 교체 주기가 길어지고 이는 비용 절감 뿐만아니라 자동차 수명이 늘어나게 됩니다.

이런 작은 관심들이 하나 둘씩 모이다 보면 내가 신경을 쓰지 않아도 저절로 습관이 되다보면 경제적으로 주유비 등 유지비를 줄이게 되면 가계부담 또한 줄고, 오래오래 자동차 수명을 늘릴수 있으며, 배출가스가 줄어들어 우리 동네 우리 나라 맑은 대기 환경을 오래오래~~ 볼 수 있겠지요? 이런 작은 습관으로 이렇게나 큰 선물이 되어 되돌아온다는 것을 우리 모두가 알게되면 실천하게 될 수 밖에 없을 것 같습니다.

이상 제가 대회에 참가하면서 체득한 저만의 노하우였습니다. 감사합니다.

다시금 따게된 친환경운전면허증!

나경희
장려상
대전/충청 지역대회(6/12)

아이 체험학습을 위해 방문하게된 환경청 홈페이지에서 친환경 운전왕을 보곤 바로 신청을 했습니다. 대회가 있던 당일 아이들을 급히 친정에 맡기고 남편과 둘이 환경청으로 갔습니다. 사실 남편은 출발 전까지 가야하느냐고 계속 되묻곤 했지만 상금에 눈이 어두운 제가 기어이 끌고 왔습니다. 사실 처음엔 친환경 운전은 생각지도 못했고 상금만 눈에 들어왔었습니다.

도착하고는 본인 확인 후 자동차에 ems장치를 장착하고 간단한 간식과 얼음물 두어병을 받았습니다. 그런데 사실 이게 그렇게 소중한지는 그때는 몰랐습니다.
드디어 출발... 예전 같았으면 "준비, 땅.."하고는 부릉하고 달렸겠지만 그래도 연료를 아껴야하겠으니 천천히 출발을 했겠죠. 환경청을 출발해서 신탄진을 거쳐 청원 청주를 돌아서 다시 환경청으로 돌아오는 70km의 거리가 생각해서는 가까운 거리였지만 그날 정말 멀고 먼 거리였더랬습니다. '급출발, 급제동, 급가속만 안하면 되겠지, 에어컨도 끄고 창문도 닫고 정속으로 달리면 되겠지' 란 마음으로 달렸지만 참 힘들었습니다.

더운 여름에 에어컨도 안켜고 거기다 창문도 닫고 달리기란 정말 고역이었습니다. 또한 시속 70킬로를 유지하려고 매번 계기판을 신경써서 봐야했고 정지하기 전에 중립에 기어를 변속해야했지요. 평소 운전습관이 얼마나 잘못되었는지 뼈저리게 느끼게 된 계기가 되었답니다.
무사히 운전을 마치고 환경청을 돌아왔을땐 정말 기진맥진 ..땀은 비오듯하고 온 신경을 운전하는데 써야해서 머리는 몽롱.. 힘들었던 1시간이었습니다. 도착 후엔 장비에서 측정치를 계측하고 그리고 배출가스도 측정하고 잠시 후상을 했는데 안타깝게도 순위안에는 들지 못했습니다.

아쉽지만 그래도 소중한걸 배울 수 있는 시간이 되었던건 분명합니다. 분명 연비도 줄일수 있었고 친환경 운전이란 걸 할 수있다라는 사실과 그날 제가 했던 운전이 이산화탄소를 줄이는데 도움이 되었겠구나란 생각을 하니 가슴 한켠이 뿌듯하고 자랑스러웠습니다.

이런 경험을 바탕삼아 앞으로 운전하는데 도움이 될거라 생각이 듭니다.
여러분도 어렵지 않습니다. 조금만 노력하고 실천하면 분명 여러분도 친환경운전왕이 되실겁니다.

친환경운전 이제 실천해야 할 때입니다

김세경
장려상
광주/전남 지역대회(6/18)

평소 승합차를 가지고 일일 왕복 20km가 넘는 거리를 출 · 퇴근하는 저는 자동차 연비 높이는 것에 관심이 많았습니다. 다른 운전자들이 하는 것처럼 트렁크에 짐 비우기, 3급(급출발,급정거,급과속)을 하지 않기 등으로 연비를 높이려고 노력했는데, 과연 이런 운전 습관들이 연비 향상에 얼마나 도움이 될까라는 의문이 들었고 내 차에 연비를 정확하게 알고 싶다는 생각이 들었습니다.

그러던 차에 우연히 환경부에서 주관하는 '친환경 운전왕 선발대회' 에 대해 알게 되었고, 참가를 하면 EMS(연비측정장비)를 이용하여 연비를 알 수 있을 것 같아 대회 참가를 신청하게 되었습니다. 물론 참가만 해도 5만원 주유권을 받을 수 있다는 점도 저에게는 큰 매력이었습니다. 대회 준비라는 것은 특별한 것은 없었고 대회 전날 포털사이트에 있는 맵을 이용하여 주행 코스를 한 번 살펴보았습니다. 주행 코스는 어머니 고향 가는 길로 어렸을 때부터 여러 번 다녀 봐서 익숙한 길이었습니다. 주행 후반 코스가 시내 주행으로 풍암지구, 상무지구를 통과하는 길이였는데, 사거리 길이 많아 숙지하기에 다소 어려웠습니다.

대회 당일에는 무더운 날씨 때문에 조금 힘들었습니다. 대회 장소에 도착해 보니 이미 도착해 있는 차들이 많이 있었고, 다른 참가자들의 눈빛을 보니 우승을 향한 비장한 기운까지 감돌았습니다. 진행 요원의 안내로 등록을 마치고 주최 측에서 마련에 장소에서 주행코스를 다시 한 번 확인했습니다. 간단한 개회식을 마치고 첫 차량이 출발 할 때는 전엔 아무렇지 않던 가슴이 조그마한 설렘으로 두근거림을 느꼈습니다. 연비를 생각하면 에어컨 가동은 언감생심이었기 때문에 출발하기 전부터 굵은 땀방울이 뚝뚝 떨어졌습니다.

드디어 출발을 했고, 조금 열어진 유리창 틈 사이로 들어온 바람이 그나마 위안이 되었습니다. 출발하면서 신호에 많이 걸리지 않았으면 좋겠다는 생각을 했었는데 저의 기대는 바람으로 끝이 나버렸습니다. 주행 초반부터 신호에 걸리기 시작하더니 이내 교통체증으로 가다 서다를 반복했습니다. 대회 참가 목적은 정확한 연비측정이었는데, 막상 시작하니 조금의 입상 욕심이 있었나 봅니다. 계속되는 정지로 인해 입상은 포기하고 이내 초심으로 돌아가기 마음먹었습니다.

시외 도로를 타면서부터 경제속도인 60km를 준수할 수 있었습니다. 60km로 달리다 보니 뒤에서 빵빵거리는 차들의 눈치를 볼 수밖에 없었습니다. 다른 운전자들도 많이 느끼시겠지만 경제속도로의 주행은 많은 운전자들의 공감대 형성이 되었을 때 어려움이 없을 것 같습니다. 시외 코스는 별다른 어려움 없이 마칠 수 있었고, 길이 조금 난해하다고 생각했던 후반 주행 코스도

운전자의 Eco지수 대한민국 Green지수

사전 교육과 곳곳에 배치되어 있던 진행 요원들의 도움으로 무사히 마칠 수 있었습니다.

출발지로 돌아와서 연비를 측정했는데 리터 당 15.8km가 나왔습니다. 소유차량 공인 연비보다 5.6km가 더 나와서 깜짝 놀랐습니다. 그 동안 막연하게 시행했던 운전 습관들이 효과가 있었다는 것에 충분히 만족했고 대회에 참가하길 잘 했다는 생각을 했습니다. 배기가스를 측정하고 다른 차량들의 모든 점검을 마칠 때까지 기다렸습니다. 모든 점검이 끝나고 시상식이 진행됐습니다. 3등, 2등 발표가 진행되고 1등을 발표했습니다. 근데 이게 무슨 일 인가요. 제가 1등을 해버렸습니다. 정말 전혀 생각지도 못한 일이 벌어져서 정신이 하나도 없었습니다. 저보다 잘하신 분들도 많을 텐데 다른 참가자분들에게 죄송했습니다.

공식행사를 마친 후 기자 분들과 인터뷰를 했는데, 공통 질문이 운전에 대한 노하우가 있냐는 것이었습니다. 다른 운전자분들도 다들 아시는 내용이고 또 환경부에서 발표한 '친환경 운전 10계명' 에도 잘 서술되어 있어서 말하기에 부끄럽지만 굳이 말하자면 전방주시가 중요한 것 같습니다. 전방주시를 잘해서 앞 차량과의 간격을 유지하게 되면 경제속도로 운전하는 것에 유리할 수 있고 또, 전방 신호등에 정지등이 켜져 있는 것을 본다면 굳이 가속페달을 밟고 앞에 가서 브레이크를 밟아 정차 하는 일은 안 해도 되기 때문입니다.

지구 온난화가 가속화 되어 생태계 파괴가 급속하게 이루어지고 고유가로 인해 경제에 부담이 가중되는 이 때, 환경오염도 줄이고 가정경제에 조그만 도움이 될 수 있는 친환경 운전의 실천은 선택이 아니라 필수라고 생각됩니다. 이는 운전자들의 의식 전환이 가장 중요하다고 생각되는데, 앞 차가 경제 운전 속도에 맞추어 운전한다고 해서 전조등을 키고 경음기를 울리는 식의 위협을 가하는 운전자들이 있어서는 안 돼야겠습니다. 또한 친환경 운전을 유도하는 제도의 강화가 요구됩니다. 친환경 운전에 대표 격인 경차의 경우 고속도로 통행료 감면이나 유류세 환급 등의 혜택이 있는 것으로 압니다. 저는 카풀 차량 또한 친환경 운전을 실천하는 하나의 방법이라고 생각합니다. 전국 주요 관공서 및 기관 방문 시 카풀 차량은 차량 5부제 제외 등의 혜택이 조금이나마 지원되었으면 좋겠습니다.

이번 대회 참가는 개인적으로 정말 유익한 시간이었던 것 같습니다. 평소에 실천했던 작은 습관으로 연비를 높일 수 있다는 것을 체험했고, 앞으로 더욱 신경 써서 운전해야겠다고 다짐할 수 있는 계기가 되었습니다. 마지막으로 대회 준비로 고생하신 진행 요원들께도 감사의 말씀을 드리고 싶습니다.

건딕스토리 웹툰 작가 블로그 후기 http://www.cyworld.com/gundics/6840251

친환경운전대회 킹왕짱

최권식
웹툰작가
광주/전남 지역대회(6/18)

때는 2011년 6월 중순 경이였습니다. 실은 2011년도 광주도시협약 디자인 대상을 수상하여 광주광역시 시장님으로부터 상을 받게 되어 광주광역시청 홈페이지에 접속을 했다가 친환경 운전대회를 알게 되었습니다.

관리자님께 상장 받는 전달사항을 받기 전 저는 더 급한 일이 생기게 된 것입니다. 그것은 바로 친환경 운전대회는 선착순으로 받는 다는 글 하나에 마음에 급해졌던 거죠. 참가양식을 받고 신청서를 작성한 후 가산점 요인 때문에 친환경운전 홈페이지에 회원가입을 하고 홍보대사 이세창님과 더불어 친환경 운전 동영상부터 약속 다짐까지 모든 미션을 완료하고 자동차등록증을 복사하여 팩스로 윙윙~ 넣는 순간까지 얼마나 마음이 급했는지 모릅니다. 꼭 친환경대회에 출전해 보고 싶었거든요. 결과는 몇 일 뒤 팀번호 7번을 달고 드디어 광주/전남 친환경운전왕 대회에 참석할 수 있었습니다.

정말 맑은 날씨였습니다. 비도 오지 않고 너무 좋은 날씨 아시다시피 날이 맑지 않는 날에는 운전하기 힘들거든요. 더욱이 오늘은 자신의 운전 습관을 체크하여 알아봐야할 대회이기에 더욱 마음에 드는 날씨임에 틀림없습니다. 대회날이 되기 전 나름대로 아는 지식만큼 그래도 최대한 자동차 성능을 점검하고 개선하고 싶어서 카센타에 차를 맡겨 정비를 받기 시작했습니다. 제 차량은 2009년 2월에 출고된 기아자동차 모닝입니다. 3년 정도 운전을 해왔으며 현재 42000km정도가 되어 정기 정검이 필요한 시기이도 했습니다.

먼저 자동미션오일을 갈고, 점화플러그도 열어보니 극성이 많이 닳아서 4개 모두 갈아주었습니다. 물론 2만 볼트가 흐르는 전선도 4개 모두 함께 갈아주었지요. 다음으로 브레이크오일을 교체하였습니다. 브레이크 패달을 밟을 때 중요한 요소로 작용하는 오일로 4만km에 갈아주는 것이 좋습니다. 엔진오일은 5천키로마다 갈아주었기에 이번에는 교체안해도 되었으며 기타 타이어 공기압체크와 혹시나 주행 중 공기저항을 줄이기 위해 세차와 더불어 광택제도 발라두었습니다. 물론 앞서 친환경 운전 홈페이지에서 배운대로 트렁크에 무거운 짐도 빼두는 센스를 잊지 않았습니다.

저보다 먼저 온 대회 참가자분들은 환경청 건물 앞쪽에 주차를 해두었고 오시는 대로 팀번호와 자석형식으로 본네트에 붙이는 팻킷을 주셨습니다. 드디어 광주영산강환경청장님의 인사를 서두로 대회가 시작되었고 주최측도 제일 걱정하는 것이 오늘의 코스 안내를 위해 구글 위성지도까지 활용하여 안내해주시는 것이 인상적이였습니다. 더욱이 무료로 점검을 해주시기 위해

광주 기아자동차 서비스팀도 나와있었으며, 광주KBS 촬영팀도 나와서 오늘 대회의 열기를 취재해 가셨습니다.

드디어 첫차가 출발을 하였습니다. 노란 옷을 입은 대회참가자들은 모두 웃으며 창밖으로 손을 흔들며 출발을 하였고 저희 팀도 곧이어 출발을 하게 되었습니다. 각 그룹당 5개 팀으로 30초간격으로 출발을 하였고 50km의 대략 1시간정도 코스를 돌고와서 자동차에 달아놓은 기계로 연비 측정을 비교하여 시상을 하는 순입니다. 솔직히 대회 순위에는 큰 기대를 하지 않았지만 그래도 최선을 다해보자는 마음으로 코스를 주행하는 내내 더운 날씨 때문에 차안은 찜통이였지만 늘 듣던 음악도 그날은 끄고 최대한 친환경 운전에 신경을 쓰며 운전을 하기 시작했습니다. 정말 지옥의 시간이였습니다. 땀범벅에 저희도 울고 각 코스 구간마다 더운 날씨에도 차량인도에 신경써준 스탭분들도 울었습니다. 그래도 사고 없이 무사히 대회를 마쳤고 배기가스 측정을 마지막으로 오늘의 대회가 마무리 되었습니다.

"친환경 운전 어려운것이 아니더군요
평소에 연습하여 내년에 또 도전해 보겠습니다."

Copyright © 건덕스토리 All Rights Reserved.

광주/전라 친환경 대회의 1등 수상자는 로디우스로 공식연비 10.1km/L에서 대회 측정결과 15.8km/L을 기록하신 김세경님 팀이 수상하셨습니다. 저희도 5만원의 값진 상품권과 더불어 좋은 경험을 해보았던 하루였습니다. 평소에도 이같은 친환경 운전법을 연습하여 내년 대회에도 또 도전해보겠습니다. 물론 그때도 선착순이라 많이 서두를 듯 싶지많요.

고생하신 스탭이하 많은 분들의 노력에 감사드립니다. - 건작가

친환경운전
Me First, Eco Drive

04 친환경운전 이야기

애니메이션 '위즈의 대모험'

어플리케이션 '에코드라이빙'

전문가 칼럼

자전거 생태여행 코스

애니메이션 '위즈의 대모험'

알기 쉽고 재미있는 친환경운전, 애니메이션 제작

- *친환경운전의 대한 이해를 돕기 위해 어린이 애니메이션 '위즈의 대모험'을 제작*
- *어린이들의 눈높이에서 친환경운전 대한 이해를 위해 클레어 애니메이션 표현기법을 도입하여 흥미 유도와 친밀감 형성*
- *친환경운전 포털사이트(www.eco-drive.or.kr)를 통해 공개, 어린이 임명장 받기 이벤트 전개*

환경부는 친환경운전의 의의와 필요성, 실천방법 등에 대한 내용을 재미있고 쉽게 이해할 수 있도록 하여 친환경운전 의식 확산시키는데 기여하고자 어린이 애니메이션 '위즈의 대모험'를 기획 · 제작하였습니다.

'위즈의 대모험'은 친환경운전 실천방법인 친환경운전 10가지 약속을 바탕으로 어린이 눈높이에 맞춘 애니메이션으로 클레이 애니메이션 행태로 제작되었습니다.

자동차캐릭터를 내세운 '위즈의 대모험'은 주인공 위즈가 악당 두두의 맞서 지구온난화로 살 곳을 잃어버린 북극의 동물을 구하기 위해 모험을 떠나는 좌충우돌 스토리로, 친환경운전 10가지 약속을 하나의 에피소드로 풀어내었고 재치 있는 표현으로 친환경운전 실천방법을 자연스럽게 익힐 수 있습니다.

총 3편, 10분 분량으로 제작되었으며 클레이 애니메이션(Clay animation)* 형태로 제작되어 주인공인 위즈를 비롯하여 등장 캐릭터와 배경이 귀엽게 표현되었습니다.

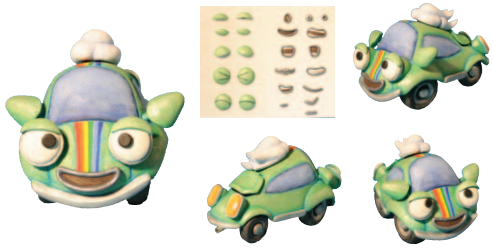
* 찰흙 등 점성있는 소재로 인형을 만들어 촬영하고 이를 플래쉬 애니메이션 기법으로 영상 편집하는 형식

위즈!

위즈 캐릭터 모델링

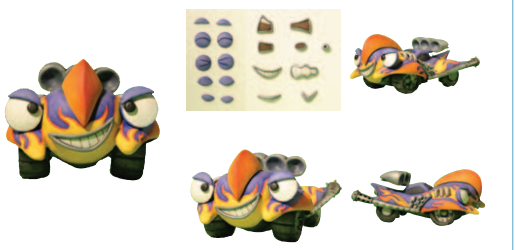
위즈 캐릭터 디자인

위즈 캐릭터 제작 완료



두두!

두두 캐릭터 제작 완료



두두 캐릭터 모델링

두두 캐릭터 디자인

어플리케이션 '에코드라이빙'

- *지구를 보호하고 에너지를 절약하는 똑똑한 운전, 친환경운전을 위한 에코드라이빙 어플리케이션이 탄생하였습니다.*
- *나부터 시작하는 아름다운 습관, 에코드라이빙 어플리케이션 설치하고 친환경운전에 동참해보세요. Me first, Eco Drive!*
- *어플리케이션은 안드로이드용과 아이폰용 OS 기반으로 제공되며, 친환경운전 포털사이트(www.eco-drive.or.kr)에서 다운로드 받아 이용할 수 있습니다.*

모바일로 만나는 친환경운전, 에코드라이빙 어플리케이션

에코드라이빙 App은?

친환경운전 습관을 스스로 체크할 수 있는 에코드라이빙 체험 기능과 자동차의 상태를 점검하고 기록해서 차량을 잘 관리할 수 있도록 도와주는 차계부 기능은 물론 친환경운전에 대한 다양한 정보를 알려주고 공유하는 e-book과 커뮤니티 기능까지 제공되는 스마트한 운전자의 필수 어플입니다.

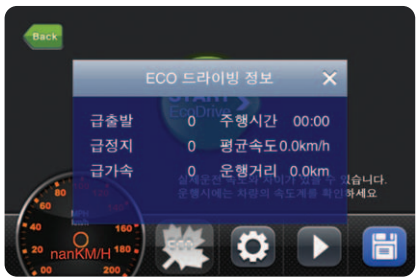
주 요 기 능

1. 에코드라이빙

많은 사람들이 잘 모르고 있거나 알고 있지만 그동안의 습관 때문에 실천하기 어려워하는 분들을 위해 실제 주행 시의 운전 습관을 기록하고 체크하여 자연스럽게 친환경운전을 실천할 수 있도록 도움을 줄 수 있는 기능입니다. 에코드라이빙 체험 통해 자신의 운전 습관을 체크해보세요.

◀ 에코드라이빙 메인화면

▼ 에코드라이빙 정보



2. 차계부

내 차의 상태를 점검하고 차량의 수리, 주유, 주행거리, 점검주기 등을 기록하여 차량의 잘 관리할 수 있도록 도와주는 기능입니다.

〈차량 상태 확인〉
차량의 주행거리에 따라 주요 부품의 교환 주기를 알려줍니다.

〈차계부 관리〉
주유, 정비 항목 등을 한 눈에 볼 수 있도록 정리할 수 있습니다.

3. 기타 기능

에코드라이빙 체험과 차계부 외에도 친환경운전 관련 정보가 담겨 있는 e-book과 다양한 이야기를 나눌 수 있는 커뮤니티 기능도 체험해보세요.

전문가 칼럼

자동차 무병장수의 비결

임기상 대표 (자동차10년타기 운동본부)

흔히들 국산차는 보통 산 지 3년이 지나거나, 7만km 정도를 주행하면 잡소리가 나는 등 이상이 생긴다는 말을 한다. 운전자들은 대개 이때부터 갈등을 겪는다. '자동차를 손보아 오래 타느냐, 아니면 더 돈이 들기 전에 차를 바꿀 것이냐?' 이 위기는 성능의 문제라기 보다는 평소 자신의 차에 대한 관리 부족의 문제일 가능성이 더 크다. 고장 없이 자동차를 10년 이상 사용하는 무병장수 방법을 알아본다.

10년 이상 타겠다는 애차정신을 갖는다

국산차의 수명은 50만키로. 헌 차를 타는 일은 결코 부끄러운 일이 아니다. 오히려 차를 자주 바꾸면 손해라고 인식한다. 일단 10년 이상 타겠다고 마음먹으면 운전 습관이 변하고, 차를 관리하는 태도가 달라진다.

가족을 생각하며 운전한다

'운전자는 1km를 주행하는 데 평균 13회 판단을 내리고, 20회 판단 중에서 한 번쯤 잘못된 결정을 내린다' 는 연구 결과가 있다. 과속이나 추월은 잘못된 판단을 부추기는 가장 큰 원인이다. 하지만 가족을 생각하며 운전하면 사정은 달라진다. 급제동 · 급출발 · 끼여들기 · 과속을 하지 않게 되어 그만큼 차의 수명이 연장되고, 사고가 일어날 가능성이 줄어든다. 전문가들은 적어도 도로 표지판의 지시 사항만 제대로 지켜도 사고의 절반 가량을 예방할 수 있다고 충고한다.

'피부 관리' 를 철저히 한다

서울에 사는 이민재씨(43)의 차 브리사는 올해 스무한살이다. 하지만 그의 자주색 차는 새차보다 더 반짝거린다. "1주일에 한 번 왁스를 바르고, 자동 세차를 안 하기 때문이다"라고 이씨는 그 비결을 소개했다.
차의 빛깔이 변하거나 녹이 슬면 자동차에 대한 애정이 줄고, 관리를 소홀히 하게 된다. 가벼운 접촉 등으로 생긴 작은 흠집 등을 방치하면 무서운 속도로 녹이 번지므로, 예방 차원에서 방음방청처리와 1주일에 한번 정도는 왁스를 사용한다.

날씨가 궂은 날은 운행을 피한다

비가 오거나 눈이 오는 날은 사고 위험이 크기 때문이다. 거기에다 산성비와 눈은 차를 빨리 부식시킨다. 날이 궂은 날 사고를 줄이려면 라이트를 켜면 된다. 시간대별 교통 사고 통계에 따르면, 하루 중 사고가 가장 많은 때는 오후 4~6시. 절약 심리 때문인지(그러나 엔진 작동 중에는 라이트를 켜도 절대 배터리가 닳지 않는다), 아니면 귀찮아서인지 대부분의 운전자가 흐린 날이나 해질 녘에 라이트를 켜지 않는다. 자동차의 라이트는 진행 방향뿐만 아니라, 다른 차가 자기 차를 발견하도록 한다. 따라서 어둑어둑한 때에 라이트를 켜면 그만큼 사고를 줄일 수 있다.

소모품을 제때 교체한다

자동차 고장은 소모품만 제때 교환해 주어도 크게 줄일 수 있다. 점화 플러그는 2년쯤 탔거나 2만km쯤 탔을 때 바꾸고, 타이밍벨트는 6만km,

구동 벨트는 2만km 탔을 때 교체한다. 브레이크 앞 패드는 2만km에 점검하고 뒤 라이닝은 4만km에 교체하며 이때 브레이크액도 점검한다. 보통 패드는 두께가 2mm 이하로 얇아졌으면 교환한다. 자동 변속기 차량의 경우 4만km마다 변속기 오일을 갈아넣는다. 그 외 다른 부품의 점검 시기와 교체 시기는 취급설명서를 보면 자세히 나와 있다. 타이어는 아주 중요한 부품이어서 특별한 관리가 필요하다. 우선, 공기압을 잘 살핀다. 공기압이 표준보다 30% 높으면 노면과의 접지력이 떨어져 미끄러지기 쉽고, 이상 마모, 딱딱한 승차감, 브레이크 제동 능력 저하 같은 영향을 준다. 반면에 공기압이 30% 정도 낮으면 저항이 많아져 수명이 짧아지고, 연료가 5~20% 더 낭비된다. 타이어는 보통 5천km쯤 달린 뒤 교체한다. 아니면 타이어 △ 표시(마모한계선) 부근의 돌출된 부분이 닳아 1.6mm 정도 되면 즉시 교환한다. 앞뒤 타이어를 교환해 쓰면 수명을 좀더 늘릴 수 있는데, 교환 방법은 같은 방향의 앞뒤 타이어를 매1만키로 마다 교환하면 된다.

차계부를 꼼꼼히 쓴다

기억이 아닌 기록으로 관리를 하며 경제운전의 바이블은 차계부. 연료를 넣거나 소모품을 교환할때 1분만 투자하면 유지비를 절감하고, 차량을 한눈에 볼 수 있다. 예를 들어 엔진 오일 교환 시기와 주행 거리를 기록해두면, 정확한 시기에 오일을 교환할 수 있다. 그리고 소모품 교환 주기와 가격 등을 기록해 두면 바가지를 쓸 염려가 없다. 그 같은 중요성 때문에 차계부가 없으면 일본의 경우 중고차를 팔 때 정상가격보다 10%를 손해 보도록 제도화하고 있다.

자가 점검과 정비를 생활화한다

프랑스인 들은 자동차를 오래 타는 것으로 유명하다. 비결은 자가 정비. 공구를 다양하게 갖추어 웬만한 고장은 스스로 고친다. 아버지는 자식에게 자동차에 대한 지식을 가르치고, 자기가 사용하던 공구를 물려준다. 한국인도 조금만 노력하면 할 수 있다. 거기에다 정비소에서 간단한 기기를 점검하는 법까지 배우면 금상첨화.

단골 정비소를 정해 놓는다

현대사회에서는 변호사, 의사, 정비사와 친해야 편하다는 말이 있다. 사람도 정기적으로 진단해야 병을 예방하듯, 차도 정기적으로 진단하는 것이 중요하다. 친구나 가까운 친척이 운영하거나 동네의 믿을만한 정비업소를 한두 군데 정해놓으면 '잔병' 을 예방하고, 간단한 정비기술을 익힐 수 있다.

새차일 때 길을 잘 들인다

자동차는 처음 1000km를 운전할 때 길을 잘 들여야 오래 간다. 이때는 급제동 · 급출발을 삼가고, 엔진이 3000 RPM을 넘지 않도록 안전운행 한다.

차를 너무 오래 세워 두지 않는다

차를 오래 세워둘 경우, 적어도 1주일에 한두 번쯤 5분정도 워밍업을 해준다. 그리고 주차시 습기에 늘 신경 쓴다고 혹시 엔진 밑부분에 오일을 떨어진 흔적이 있는지도 한번씩 확인한다.

엔진을 덮고 있는 보닛을 자주 열어본다

엔진 오일 · 배터리 · 파워핸들 오일 · 브레이크액 등을 자주 점검한다. 특히 여성 운전자 가운데는 자기 손으로 보닛을 자주 열어 보는 사람이 그리 많지 않다. 이 정도만 점검하고 정비하면 자동차를 오래 탈 수 있을까. 소비자들이 자동차를 더 오래 탈 수 있도록 정비 교육 같은 프로그램이 필요하다.

자전거 생태여행 코스

- 탄소배출도 줄이고, 에너지도 절약하고, 생태학습도 체험-

◇ 방학을 맞은 딸과 엄마가 자전거 여행에서 만난 청둥오리

◇ 직장생활의 고됨에서 벗어나 자전거 여행동안 흠뻑 취한 대나무 향

"자전거 생태여행코스" 36선 소개

환경부는 이번 방학과 휴가에 의미있는 여행을 계획하고 있는 이들에게 희소식이 될 자전거 생태여행 지도, "에코 바이크 투어 맵(부재 : 두 바퀴로 떠나는 생태여행)"을 발간하였습니다.

'자전거와 생태여행' 이라는 주제로 생태적으로 가치있고 자전거로 여행할 수 있는 36개 지역을 선정하여 1일 또는 1박 2일의 자전거 생태여행 코스를 선보이고 있으며, 자전거 노선에 대한 상세정보와 주변 생태관광지역 설명을 수록하여 책자만 가지고도 자전거 주행수준과 여행자 여건에 맞게 여행지를 선택하여 자전거 여행이 가능하도록 구성하였다. 가족끼리 연인 또는 동료끼리 자전거에 몸을 실어 떠나는 생태여행, 방학을 맞이한 자녀와 함께 업무에 지친 동료와 함께 떠나볼 것을 추천합니다.

사례1

"엄마와 딸이 즐기는 나만의 비밀정원 (서울 송파구 순환노선)"

오늘부터 시작된 우리아이 초등학교 방학!

요즘 한창 자전거 타기에 폭 빠진 딸을 위해 집 근처에서 즐길수 있는 1일 특별 여행을 계획한다.

자전거 타고 꽃도 보고 새소리도 듣고 풀냄새도 맡을 수 있는 '엄마와 딸만의 비밀정원' 으로 떠나는 자전거 생태여행

떠나기 전 환경부 홈페이지 다운받은 '에코 바이크 투어 맵' 에서 '서울 송파지역 순환노선(노선명 : 나만의 비밀정원)' 을 꼼꼼히 살펴본다. 1시간 30분 코스에 초급자가 안전하게 자전거를 탈수 있고, 더욱이 생태경관보전지역을 3곳이나 돌아볼 수 있다는 사실에 의미있는 하루가 될 것 같아 흐뭇할 따름이다.

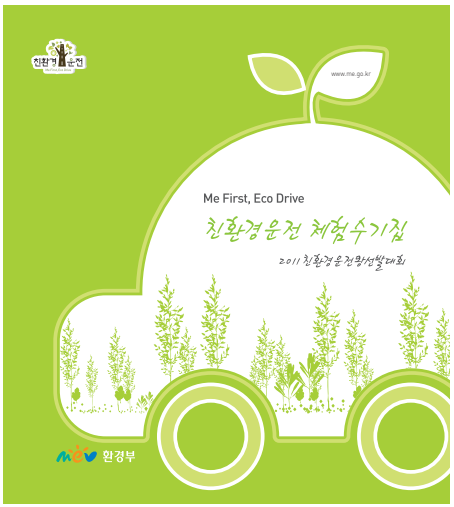
출발지인 잠실선착장에 도착, 자전거 대여소에서 나와 아이의 자전거를 빌린다. 나와 우리 딸은 "준비되었나요~, 준비되었어요~" 신나는 구령과 함께 페달을 슬슬 굴려 비밀정원 속으로 출발~ 더운 여름에도 불구하고 하천변 자전거 도로를 따라 달리다보니 싱그러운 풀냄새를 가득담은 바람이 땀을 식혀준다.

앞에 가는 우리 딸이 갑자기 페달을 멈추어 서서는 소리친다. 오리다 오리! 책에서만 보아왔던 청둥오리들이 하천 한 가운데 앉아있는 모습을 보고 신기해 한다. 생태경관지역인 탄천의 자연을 만끽하다보니 이제는 탄천교를 지나 도로로 진입. 차와 함께 달려야 함에 안전이 걱정되지만 자전거 전용도로가 있어 그나마 안심이다.

익숙하지 않은 강변 따라 도로 따라 자전거 여행을 해서 그런지 딸이 조금씩 힘들어 하였지만, 둔촌동습지와 방이동 습지에 들려 꽃도 보고 풀냄새도 맡으면서 잠시 쉬어 본다. 야생의 작은 꽃을 들여다보고 '엄마 이것이 무슨 꽃이야' 물어보는 딸아이.

이제 다시 하천변 자전거 도로로 진입하여 성내천을 거쳐 마지막 6km 구간을 달려본다.

함께하는 친환경 운전!! 지구건강 아이건강!!



발 행 일	2011년 8월
발 행 처	환경부
편 집 인	환경부 환경정책실장 송재용 기후대기정책관 이재현 교통환경과장 박광석
문 의 처	환경부 기후대기정책관 교통환경과
전 화	02-2110-6862
팩 스	02-504-5967