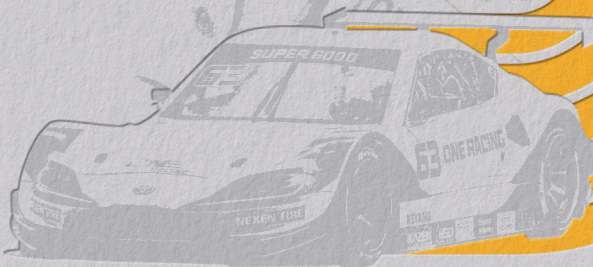


RACE'S FIRST STEP



카레이서 첫걸음



모터스포츠 드라이버 입문 가이드라인

제작에 도움을 주신

모든 드라이버, 팀, 관계자 여러분께

진심으로 감사드립니다.

대한자동차경주협회는 모터스포츠의

활성화를 위해 입문 허들을 낮추고,

더 많은 분들이 모터스포츠를

쉽게 경험할 수 있기를 바라는 마음으로

이번 가이드라인을 마련했습니다.

모터스포츠 드라이버 입문 가이드라인

카레이서 첫걸음

일러두기

- 이 책은 국내 기준 모터스포츠에 대한 이해를 돕기 위해 제작한 책이다.
- 일부 사진은 출처를 명시해 인용하였으며, 별도 표기가 없는 사진은 각 활동 팀에서 제공한 것이다.
- 책의 내용에서 참가 사항 및 규정, 활동 팀 등의 내용은 2025년 기준이며, 해마다 변동될 수 있다.
- 매년 변경되는 사항은 대한자동차경주협회 웹페이지를 통해 확인할 수 있다.



CONTENTS

목차

2

3

1

모터스포츠 입문

모터스포츠 경험 방법	10
기초 종목	16
모터스포츠 차량 준비	36
국내 서킷 소개	42
서킷 상식	44
모터스포츠 안전 장비	46
대회 입문	54

2

레이스

레이스 소개	60
입문 한눈 표	80

3

세미 프로 & 프로 레이싱

세미 프로 & 프로 레이싱	84
드라이버의 커리어	97

활동 팀 목록 및 연락처	98
---------------	----





사람들이 자동차를 가지고 언제부터 레이스를 시작했는지 정확히 알지는 못하지만, 그것은 그들이 두 번째 자동차를 만든 날이었다. 모터스포츠는 선수의 기술, 신체 능력, 정신력뿐만 아니라 첨단 과학 기술이 결합된, 현대 인류와 가장 잘 어우러지는 스포츠라 할 수 있습니다. 모터스포츠는 자동차를 활용하여 속도와 기술, 전략을 겨루는 스포츠로, 짜릿한 긴장감과 흥분을 느낄 수 있는 독특한 종목입니다. 전 세계적으로 F1, WRC, 르망 24시와 같은 유명한 대회가 열리고 있으며, 한국에서도 꾸준히 그 인기를 더해가고 있습니다. 국내에서는 코리아 인터내셔널 서킷, 용인 스피드웨이와 인제 스피디움 등 여러 서킷에서 다양한 모터스포츠 이벤트가 개최되며, 전문 선수뿐 아니라 아마추어 드라이버와 팬들에게도 즐거운 경험을 제공합니다. 모터스포츠는 단순히 빠른 속도를 추구하는 스포츠가 아닙니다. 드라이버의 기술과 피트 크루의 협업, 차량 세팅에 대한 이해, 그리고 전략적 사고가 조화를 이루는 종합적인 스포츠입니다. 또한, 이를 통해 드라이버는 끊임없이 성장하고, 팬들은 꿈과 열정을 공유할 수 있습니다. 모터스포츠의 세계는 생각보다 가까이 있습니다. 지금 도전해 보세요. 여러분의 첫 스텝이 새로운 세계를 열어줄 것입니다.

INTRODUCTION TO MOTORSPORT



**모터스포츠
입문**

모터스포츠 경험 방법

처음 스포츠 주행을 할 때는 속도보다 안전이 최우선이다.

처음부터 무리한 주행은 피해야 한다. 특히 서킷 주행에서는 자신뿐만 아니라 주변 차량의 안전도 최우선으로 고려해야 한다.

심레이싱 주행

실제 차량을 이용해 주행하는 것보다 훨씬 안전하고 경제적이며, 실전 주행을 목표로 하더라도 심레이싱을 통해 미리 간접 경험을 해보는 것이 좋다. 집에 심레이싱 기기가 없더라도 아래에 국내 심레이싱 체험 업체를 이용하면 경험할 수 있다.

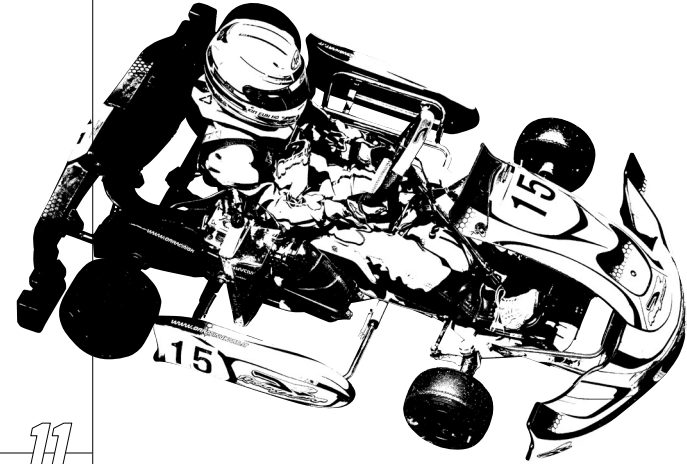
PSR 강동 서울 강동구 성안로 10 3층 피에스레이싱
PSR 대전 대전 대덕구 신탄진로 843 2층
PSR 신내 서울 중랑구 신내로14길 21 동성아파트7차 상가 107호



10

렌탈 카트 주행

렌탈 카트를 이용해 스포츠 주행을 경험할 수 있으며, 카트는 모터스포츠 입문의 기본 단계로 레이싱 차량의 축소판이라 볼 수도 있다. 국내에는 렌탈 카트를 통해 스포츠 주행을 즐길 수 있는 장소가 여러 곳 마련되어 있다.



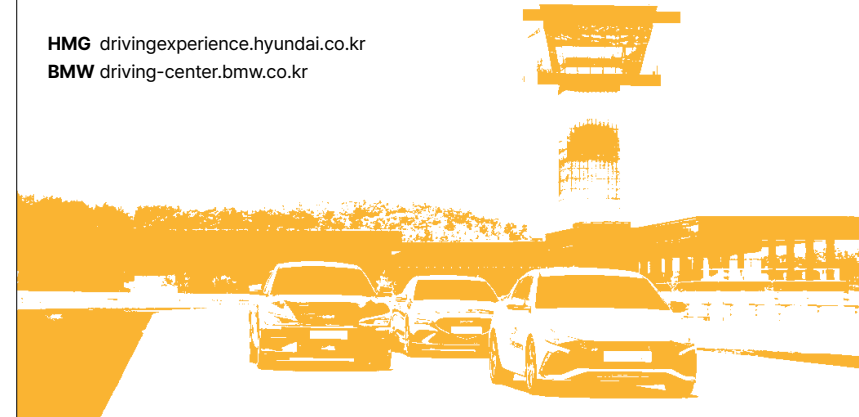
11

드라이빙 스쿨

본인 차량으로 스포츠 주행이 부담스럽다면 드라이빙 스쿨을 이용할 수 있다. 초급자부터 상급자까지 다양한 코스가 마련되어 있어 수준에 맞게 선택하여 스포츠 주행을 경험할 수 있으며, 현재 국내에서는 HMG 드라이빙 익스피리언스와 BMW 드라이빙 센터가 운영 중이다. 자세한 사항은 아래 링크를 통해 확인할 수 있다.

HMG drivingexperience.hyundai.co.kr

BMW driving-center.bmw.co.kr





12

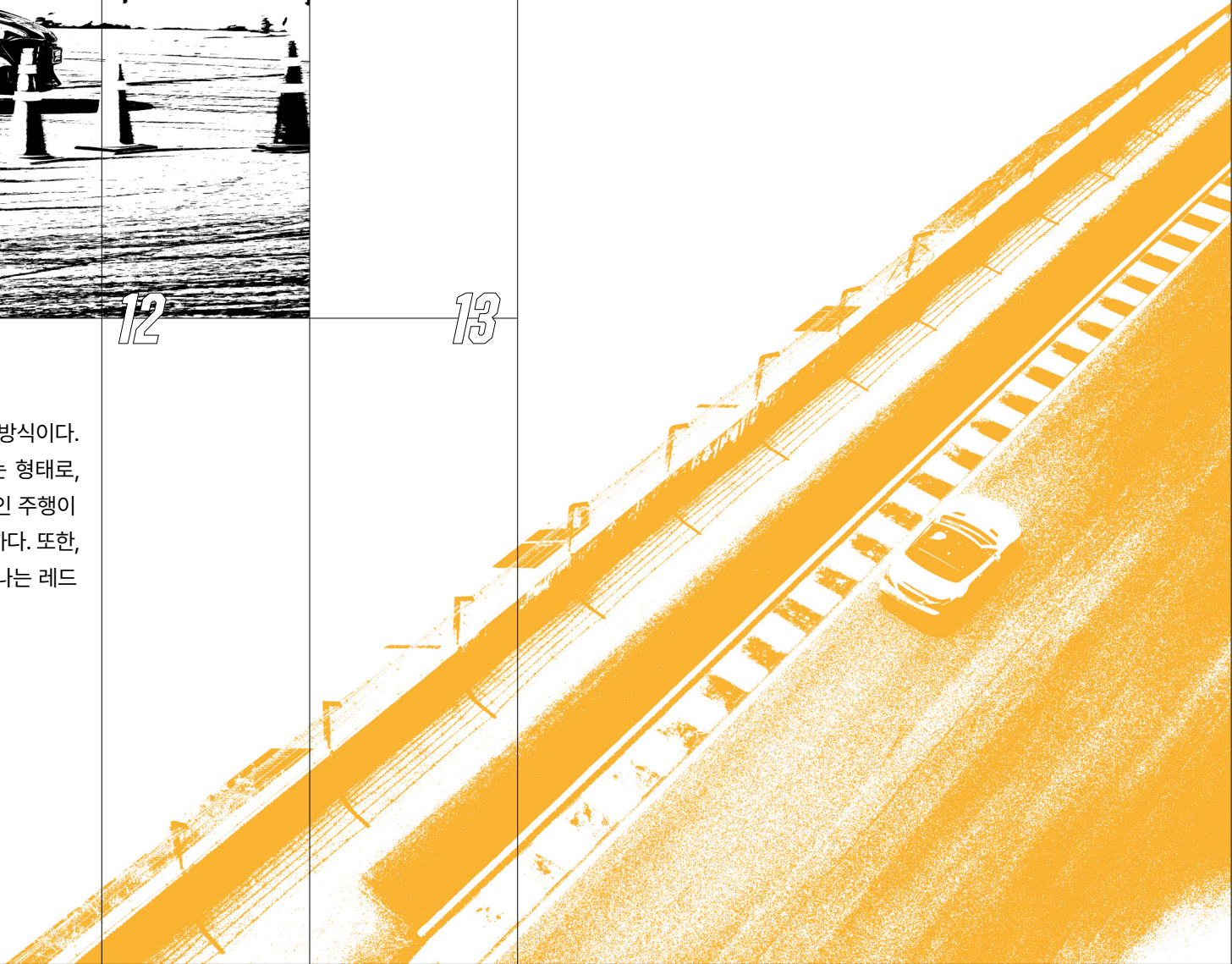
짐카나 주행

짐카나는 서킷보다 부담이 적으면서도 스포츠 주행을 경험할 수 있는 방식이다. 주로 열린 공간에서 라바콘을 세워 차량이 이를 피해가며 주행하는 형태로, 차량의 기동성과 민첩성을 체감할 수 있다. 고속 주행보다는 기술적인 주행이 중심이 되어 상대적으로 안전하면서도 스릴 있는 스포츠 주행이 가능하다. 또한, 차량의 한계를 안전한 환경에서 경험할 수 있다는 장점이 있다. 짐카나는 레드 콘 모터스포츠를 통해 접수할 수 있다.

서킷 주행

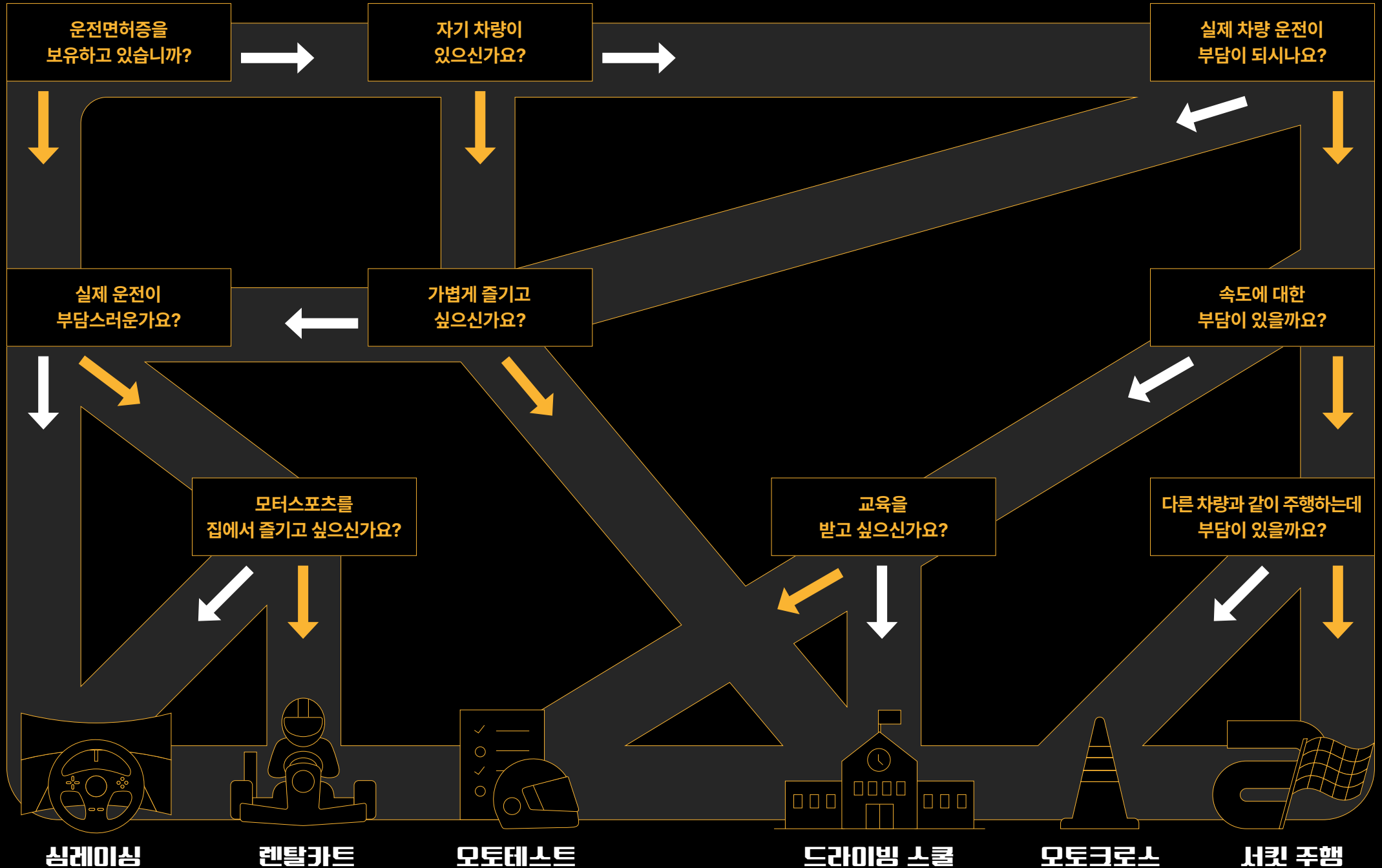
본인 차량을 이용해 서킷 주행을 할 수도 있다. 현재 국내에는 용인 에버랜드 스피드웨이, 인제 스피디움, 영암 국제 자동차 경주장 등 총 세 곳의 서킷이 운영 중이다. 서킷 주행을 위해서는 헬멧 착용이 필수이며, 헬멧이 없을 경우 현장에서 비용을 지불하고 대여할 수 있다. 또한, 안전한 주행을 위해 차량 점검이 필수이며, 각 서킷별로 정해진 라이선스 취득 절차를 거쳐야 한다. 라이선스 취득 가능 시간이 정해져 있으므로, 방문 전 반드시 확인하는 것이 좋다.

13



모터스포츠 경험하기

YES → NO →



기초 종목

심레이싱

심레이싱(Sim Racing 혹은 eSports)은 자동차 경주를 현실감 있게 시뮬레이션한 스포츠로, 고급 레이싱 시뮬레이터 소프트웨어와 하드웨어를 사용해 실제 레이싱과 유사한 경험을 제공한다. 심레이싱의 장점은 장비만 있다면 어디서든 안전하게, 나이 제한 없이 누구나 할 수 있다는 점이다. F1 선수들마저 심레이싱을 통해 훈련하며, 모터스포츠를 입문하는 사람부터 현역 선수들까지 모두가 활용할 수 있는 효과적인 모터스포츠 경험 및 훈련 방법이다.



16

심레이싱을 하기 위해 무조건 장비를 구매하는 것은 필수가 아니다. 장비가 없더라도 체험할 수 있는 곳이 국내에 몇 군데 있으며 PSR 강동, 신내 및 대전 지점을 추천한다.

입문용 하드웨어

집에서 즐기고 싶다면 입문용 장비로 Logitech G 923이 적합하며, 거치대 별도 구매 없이 책상이나 바닥에 간편하게 거치할 수 있다. 또한, 의자는 악셀이나 브레이크를 밟을 때 움직이지 않는 것이 중요하므로, 사무실 의자처럼 바퀴가 있는 의자라면 바퀴 움직임을 막아주는 장치가 필요하다.



17

소프트웨어

다양한 소프트웨어가 있으므로 본인에게 제일 적합한 시뮬레이터를 선택하여 진행하면 된다. 처음 입문할 때는 Assetto Corsa, F1, Gran Turismo 등 취향에 맞는 것을 추천하며, 전문적인 훈련을 원하면 Assetto Corsa나 iRacing이 좋다. Assetto Corsa는 외부 파일 다운로드가 가능해 원하는 차종 및 서킷에서 연습할 수 있다. 서킷 레이싱보다는 오프로드에 관심이 있다면 Dirt Rally 2.0도 추천된다.



하드웨어 업그레이드

업그레이드를 위해 다양한 거치대, 휠, 그리고 페달이 있다. 거치대는 견고할수록 좋지만, 조립과 세팅이 까다로울 수 있다. 휠은 Direct Drive(DD) 방식을 사용할수록 실제 차량의 느낌을 더 잘 구현할 수 있으며, 페달은 Loadcell 방식이 적용된 제품이 실제 차량 페달과 유사한 감각을 제공한다.

추천하는 장비로는 Logitech Pro 휠과 페달, 그리고 Logitech Playseat Trophy 거치대가 있다. 이 휠은 DD 베이스를 사용하고, 페달은 Loadcell 방식이 적용되어 있으며, 거치대는 충분히 견고하면서도 조립과 세팅이 비교적 쉬운 장점이 있다.



소프트웨어 업그레이드

iRacing은 실제와 가장 유사한 물리 엔진을 갖추고 있으며, 매치메이킹 시스템이 잘 구축되어 있어 전 세계 유저 및 선수들과 정기적으로 레이스를 할 수 있는 환경이 조성되어 있다. 다만, iRacing은 구독제 모델을 기반으로 운영되므로 1개월, 3개월, 6개월, 1년 단위의 구독권을 구매해야 하며, 원하는 차량과 서킷은 별도로 구매해야 한다. Assetto Corsa Competizione는 GT3 차량에 특화된 시뮬레이터로, 물리 엔진 역시 GT3 차량의 특성을 반영하여 제작된 것이 특징이다.



이중 투자를 방지하기 위해서는 입문 장비에서 업그레이드할 때 신중하게 선택하는 것이 좋다. 가능하다면 처음부터 한 단계 높은 장비를 선택하는 것도 고려할 만하다. 심레이싱 장비의 중요도는 일반적으로 페달, 휠베이스, 거치대, 휠 순서로 나뉜다. 따라서 업그레이드를 계획할 때는 이 순서를 참고하여 진행하는 것이 효과적이다. 처음부터 레이스에 참가하기보다는 먼저 주행 감각을 익히고 충분한 연습을 쌓는 것이 중요하다. 특히, 실제 차량 운전을 목표로 하는 경우라면 심레이싱을 단순한 게임이 아니라 현실적인 드라이빙 훈련의 연장선으로 받아들이고, 사고 없이 안정적인 주행을 하는 것이 큰 도움이 된다.

카트

실차 모터스포츠 입문의 첫 단계로 분류될 만큼 비교적 저렴한 비용으로 시작할 수 있으며, 기초적인 실력을 탄탄하게 쌓을 수 있고 나이 제한도 없는 종목이다.

카트 레이싱은 레이싱 스포츠의 한 종류로, 작은 경주용 자동차인 '카트(kart)'를 사용해 트랙에서 빠른 속도를 겨루는 경기이다.

카트는 모터사이클 엔진을 기반으로 가벼운 차체와 높은 기동성을 갖추고 있어 날렵한 조작이 가능하다. 가볍게 즐기고 싶은 사람부터 본격적으로 모터스포츠를 경험하고 싶은 사람까지 폭넓게 접근할 수 있으며, 상대적으로 실차 레이싱보다 비용 부담이 적다는 장점이 있다.



▲ 레저 카트

카트 레이싱에 처음 입문할 때는 레저 카트를 이용하는 것이 가장 편리하다. 많은 카트장에서 대여 가능한 카트를 보유하고 있어 개인 장비가 없어도 쉽게 경험할 수 있으며, 별도의 정비나 관리 부담 없이 바로 트랙을 달릴 수 있다.

특히, 렌탈 카트는 초보자에게 적합한 엔진 출력을 제공하며, 트랙에서 기본적인 카트 운전 스킬을 익히기에 좋다. 또한, 레저 카트로 운영되는 대회도 있어 누구나 참가할 수 있으며, 진정한 모터스포츠를 부담 없이 즐길 수 있다는 장점이 있다.

◀ 레이스 카트

레이스 카트는 레저 카트와 달리 더욱 가볍고 민첩하며, 조작감이 직관적인 만큼 운전의 재미를 극대화할 수 있다. 그러나 레저 카트에 비해 육체적인 부담이 훨씬 크며, 강한 G-포스를 직접 체감할 수 있어 본격적인 모터스포츠 경험을 원하는 이들에게 적합하다.

레이스 카트는 7살부터 참가할 수 있는 Cadet 클래스를 비롯해 성인을 위한 클래스까지 다양한 등급이 마련되어 있다. 주로 카트 스쿨이나 레이싱 팀을 통해 경험할 수 있으며, 일부 국내 카트 서킷에서도 레이스 카트를 운영하는 곳이 있어 직접 체험해 볼 수도 있다. 추가적으로 국내 일부 카트 서킷에서도 레이스 카트를 운영하는 경우가 있으며, 체험 및 연습이 가능하다. 국내에서는 주로 ROTAX 엔진을 사용하는데,





22

이는 정비가 용이하고 업그레이드가 비교적 쉬워 입문자들에게 적합하다. 레이스 카트는 모터스포츠의 기본기를 익히기에 최적의 종목이며, 심화 과정까지 자연스럽게 이어갈 수 있다. 카트에서 배운 기술은 이후 어떤 레이스 차량을 운전하더라도 적용할 수 있는 핵심적인 운전 스킬이 된다.

실제로 모든 포뮬러 1 드라이버들은 카트 레이싱을 거쳐 성장했으며, 현재도 훈련을 위해 카트를 타는 경우가 많다. 그만큼 레이스 카트는 모터스포츠에서 중요한 과정이라 할 수 있다.

카트 대회에 참가하려면 NECK BRACE와 RIB PROTECTOR가 필수이며, 슈트, 글러브, 내복, 신발 또한 카트 전용 장비를 갖춰야 한다. 온로드 자동차 레이싱 장비는 주로 방염 기능을 갖춘 반면, 카트 장비는 마찰과 충격으로부터 보호하는 데 중점을 두고 제작되며, 요구되는 FIA 인증 기준도 다르다. 장비를 구매할 때는 반드시 FIA 인증번호를 확인하는 것이 중요하다. 인증 여부에 따라 대회 참가 가능 여부가 달라질 수 있으므로, 신중하게 선택해야 한다.

23

장비 구매

본인 소유의 카트를 구입하고 싶다면 기본 모델은 약 5백만 원에서 시작하며, 고성능 모델로 갈수록 1천만 원 이상이 될 수 있다. 하지만 입문 단계에서는 완벽한 장비를 갖추기보다는 렌탈 장비나 기초적인 보호 장비만으로도 시작할 수 있다.

대회 참가

대회 참가를 위해서는 팀이 필요하다. 대한자동차경주협회 공인 팀을 통해 카트 대회에 입문할 수 있으며, 팀마다 특색과 비용이 다르므로 여러 팀에 연락해 본인에게 맞는 곳을 선택하는 것이 좋다.

·94p 활동 팀 목록 및 연락처 페이지 참고

카트 입문 비용

장비	헬멧		약 60만 원대 +
	장갑		약 10만 원대 +
	슈트		약 30만 원대 +
	레이싱 슈즈		약 10만 원대 +
	가슴 보호대		약 50만 원대 +
	경추 보호대		약 10만 원대 +
카트	레이스 카트 (프레임, 엔진, 휠&타이어)	중고	500 ~ 750만 원
		신품	1000만 원
	레이스 카트 이용 1회 비용 (카트 비용 미포함, 팀별 가격 차이 발생)	평균	70만 원
대회 엔트리 참가 비용			15만 원

·모든 금액은 대략적인 평균이며, 컨디션, 서비스, 부품 등에 따라 변동될 수 있다.
정확한 금액은 팀에 직접 문의하는 것이 좋다.



짐카나

짐카나는 차량의 속도보다 기술적 완성도를 중시하는 종목으로, 차량 종류에 큰 제한이 없으며 기본적인 안전 장비만 갖추면 일반 승용차로도 참가할 수 있다.

주행 경험이 적은 초보자도 차근차근 연습할 수 있어 일상적인 운전 실력 향상에도 도움이 되며, 레이싱에 비해 위험 부담과 비용 부담이 낮아 모터스포츠 입문 종목으로 적합하다. 빠른 속도보다 차량 제어와 정밀한 주행이 중요한 만큼 도전적인 요소가 매력적이며, 차량의 한계를 안전한 공간에서 경험할 수 있어 서킷 주행의 좋은 기반이 된다.

26



27

짐카나는 좁은 공간에서 콘을 피해 정해진 루트를 최대한 빠르게 완주하는 것을 목표로 하는 스포츠이다. 아래 예시처럼 루트를 암기해야 하며, 서킷과 달리 360도 또는 180도로 구성된 코너들이 많고, 차량의 뒤를 미끄러뜨리는 오버스티어를 활용한 주행법도 존재해 더욱 다이내믹한 주행이 가능하다. 짐카나를 통해 모터스포츠의 기본이자 필수인 차량 제어 능력과 코스 해석 능력을 배울 수 있어 좋은 기반이 되며, 기초 종목으로 분류되지만 레벨이 올라갈수록 프로급 실력이 요구된다.

준비

짐카나를 하기 전 차량 점검이 필요하다면 '37p 모터스포츠 차량 준비'를 참고하면 된다. 현재 짐카나는 스쿨과 대회로 운영되고 있으며, 스케줄을 확인한 후 참가 접수를 하면 된다.

예산

짐카나의 매력은 예산에 맞춰 진행할 수 있다는 점이다. 큰 비용 없이도 모터스포츠를 경험하고 참가할 수 있으며, 실력만 갖추면 충분히 경쟁력을 가질 수 있을 만큼 접근성이 뛰어난 종목이다.

준비 사항

예산	타이어	한대 분
	엔진오일	한대 분
	참가비	약 20만 원
	연료비	선택사항
	숙박비	선택사항
준비물 (필수)	짐카나 라이선스	
	장비	헬멧
		긴 바지
		긴팔 티셔츠
		운동화
	스페어 타이어 (귀가용)	선택사항



스킬

짐카나의 기본기를 배우려면 짐카나 아카데미나 스쿨을 통해 익히는 것이 좋다. 짐카나에서 중요한 스킬로는 코스를 빠르게 외우는 능력, 민첩한 조작, 올바른 시선 처리 등이 있으며, 차량을 한계까지 활용하는 주행 스킬도 필요하다. 또한, 빠른 코너링을 위해 진입과 탈출 각도를 조절하고, 사이드 브레이크를 활용해 각을 만드는 기술도 중요하다. 이 외에도 다양한 요소가 있지만, 보다 심화된 내용은 짐카나 아카데미에서 배울 수 있다.

대회

현재 국내 짐카나 대회는 레드콘에서 운영 및 개최하고 있다. 대회 참가가 부담된다면, 초보자도 참여할 수 있는 짐카나 스쿨과 아카데미가 운영되고 있어, 차량만 있다면 누구나 짐카나를 배울 수 있다.

안내 링크 <https://cafe.naver.com/redcon4729>

타임 트라이얼 타임 타겟

타임 트라이얼은 서킷 대회 입문으로 가장 적합한 클래스이다.

차량 간 접촉이나 다른 참가자와의 경쟁이 아닌 자신과의 경쟁이며, 레이스와 달리 서킷에서 가장 빠르게 한 바퀴를 완주하는 참가자가 우승하는 형식이다.

다양한 형식이 있는데, 앞서 설명한 것처럼 가장 빠른 타임으로 경쟁하는 방식과 몇 차례로 나누어 점수를 부여해 최고 점수를 획득한 참가자가 우승하는 형식도 있다. 추가로 이보다 더 입문 단계에 적합한 클래스로는 타임 타겟이 있다. 타임 타겟은 참가자가 설정한 랩 타임에 가장 근접하게 주행한 사람이 우승하는 형식이다.

대회 준비

개인 차량으로 출전할 경우, 이 책의 37p '모터스포츠 차량 준비'을 확인하는 것이 좋다. 또한, 대회 규정집을 검토하고 관계자에게 문의해 추가적으로 확인하는 것을 추천한다. 준비 사항은 스포츠 주행과 유사해 큰 부담이 없으며, 비용은 대략적인 금액이므로 참고용으로만 고려하면 된다. 타임 트라이얼은 기초 종목이면서도 서킷 레이스와의 연결점이 되는 경기이다. 이 페이지에서는 타임 트라이얼의 정의에 대한 소개이며, 이 책의 54p~57p 구성된 대회 안내를 참고해 대회 준비 및 참가를 진행하면 된다.

30

준비 사항

라이선스 및 소모품	요구 라이선스	D
	소모품	엔진오일
		미션오일
		브레이크 오일
		브레이크 패드
		대회 지정 타이어
		연료비
기타 비용	타임 트라이얼 기본 비용	120만 원 ±
	참가비(대회별 상이)	10만~20만 원 ±
	숙박비	지역별 상이





32

N-TT

N-TT는 현대자동차가 주최하는 '현대 N 페스티벌'의 클래스 중 하나로, 아반떼 N 차량을 활용한 타임 트라이얼(Time Trial) 대회이다. 모터스포츠 입문자부터 일반인까지 누구나 참여할 수 있으며, 정해진 시간 동안 서킷을 주행해 가장 빠른 랩 타임을 기록하는 것이 목표이다. N-TT 참가의 주된 목적은 대회 환경에 적응하고, 예선 시뮬레이션을 통해 실전 감각을 익히는 데 있다.

안내 링크 <https://drivingexperience.hyundai.co.kr/kr/n-festival/about/>

N-TT

KSR

클래스별로 나누어진 대회로 주로 차종, 튜닝 범위에 따라 분류되며, 참가자들에게 다양한 선택지를 제공한다. 대회는 캐주얼한 분위기와 참가 대수가 일정하지 않아 서킷 입문 후 대회 형식을 경험하기에 적합하다. 또한, 프리 무제한 클래스가 있어 본인 차량이 튜닝되어 있어도 참가할 수 있는 대회가 마련되어 있다.

안내 링크 <https://ksrcamp.com/>

KSR

33



KIC

클래스별로 나누어진 대회로 참가 대수가 일정하지 않아 서킷 입문 후 대회 형식의 경험을 쌓기에 적합하다. 또한, 프리 무제한 클래스가 있어 본인 차량이 이미 튜닝되어 있더라도 참가할 수 있는 대회가 마련되어 있다. KIC의 경우 영암 서킷에서만 진행되는 타임 트라이얼이다.

안내 링크 <https://koreacircuit.kr/>

KIC

34



35

NEXEN

타임 타겟 대회이며 가장 빠른 랩타임보다는 참가자가 설정한 랩타임에 가장 근접한 시간을 기준으로 순위가 결정되는 방식이다. 빠른 랩타임을 기록해야 한다는 부담감이 없어 서킷 입문자들에게 적합하다.

안내 링크 https://www.instagram.com/nexentire_motorsports/

NEXEN TIRE

MOTORSPORTS

모터스포츠에 입문하는 방법은 다양합니다.

첫째, 본인 차량으로 서킷에서 주행하는 것이 가능합니다.

대회에 참가하고 싶다면, 대회 규정에 맞춰

차량을 개조하거나 다양한 차종이 참가할 수 있는

집카나 대회에 도전할 수도 있고 만약 차량이 없더라도,

카트를 이용하거나 e스포츠(심레이싱)를 통해

모터스포츠에 입문하는 방법도 있습니다.

또한, 차량을 보유하고 있다면 모터스포츠에 입문하기 전

차량 상태를 철저히 점검하는 것이 중요합니다.

이러한 점은 모터스포츠를 안전하게 즐기기 위한

필수적인 준비 사항입니다.

모터스포츠 차량 준비

차량 점검

본인 차량으로 스포츠 주행하기 전, 몇 가지 확인 사항이 있다.

아래 사항들은 안전을 위해 필수로 주기적으로 점검하시는 걸 추천한다.

엔진오일 서킷 주행 전, 엔진오일을 변경하시는 것을 추천한다.

미션오일 미션오일은 주로 1년에 한 번씩 변경해 드리는 것을 추천한다.

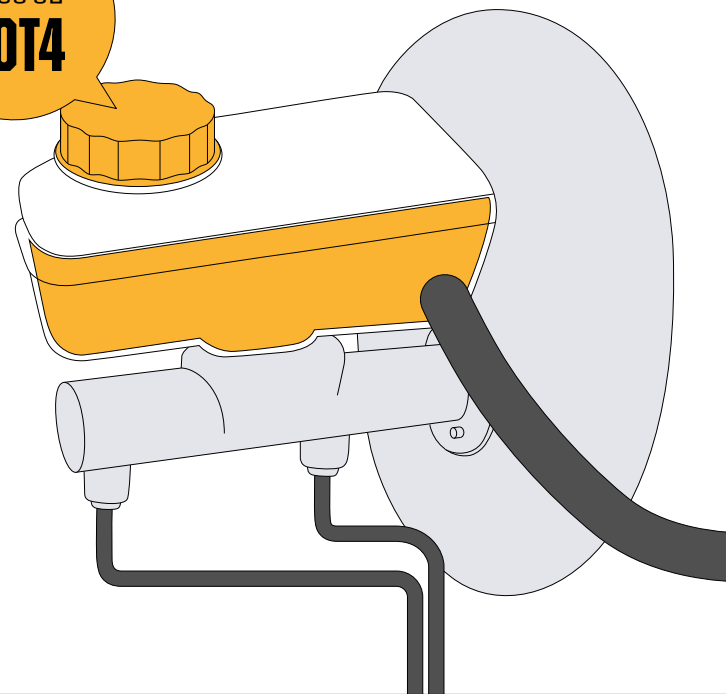
디퍼런셜 오일 디퍼런셜 오일 상태를 점검하고 필요 시 교체한다.

브레이크 오일 브레이크 오일 점도를 레이싱용(DOT4 이상)으로 바꾸는 것을 추천한다. 서킷에 들어가기 전, 안전을 위해 브레이크 공기를 빼는 작업을 진행하는 것이 중요하며, 근처 공업사에서 작업하는 것을 추천한다.

37

브레이크 오일
레이싱용 등급

DOT4



브레이크 패드 브레이크 패드 잔량을 확인하고 마모선에 근접하면 교체한다.

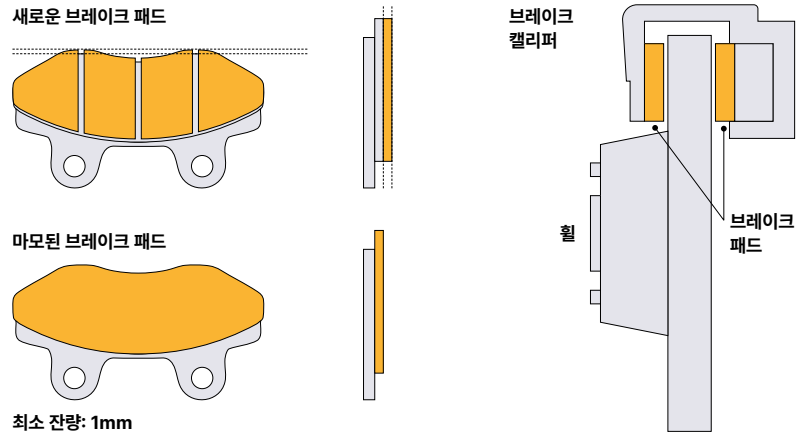
타이어 상태 타이어 트레드를 통해 잔량을 보고 마모선에 근접하면 교체한다.

얼라이먼트 주행 전에 얼라이먼트 상태를 점검하는 것을 추천한다.

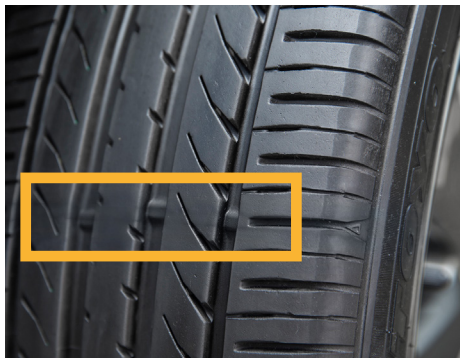
누유 및 누수 확인 엔진 주변이나 냉각수 라인에서 누유가 있는지 점검한다.

빠른 확인 방법으로 차량을 주행한 뒤 정차 상태에서 차량 밑으로 오일이나 냉각수가 새는지 확인한다.

브레이크 패드 잔량 확인



타이어 마모 정도 확인

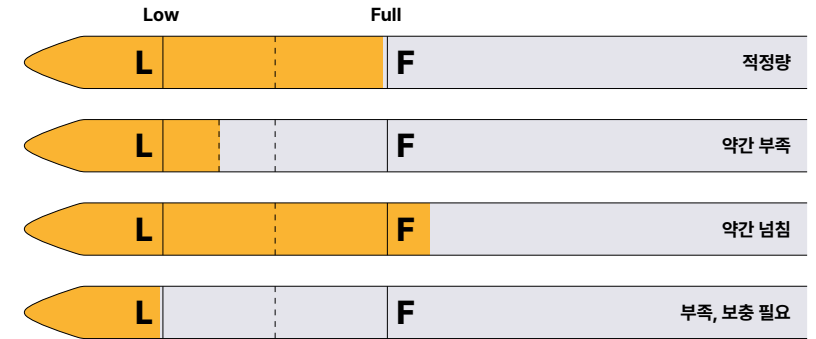


트레드 웨어 인디케이터
(Tread wear indicator)

타이어 트레드가 규정 깊이로 얇게 마모되면 트레드 패턴의 일부가 연결되어 보인다. 타이어의 수명 한계를 알리는 표시로 승용차에서는 잔여 홈 깊이가 1.6mm에 달하면 타이어의 둘레 4개소 이상의 표면에서 나타나며, 그 위치는 △ 기호로 사이드 월에 표시된다.

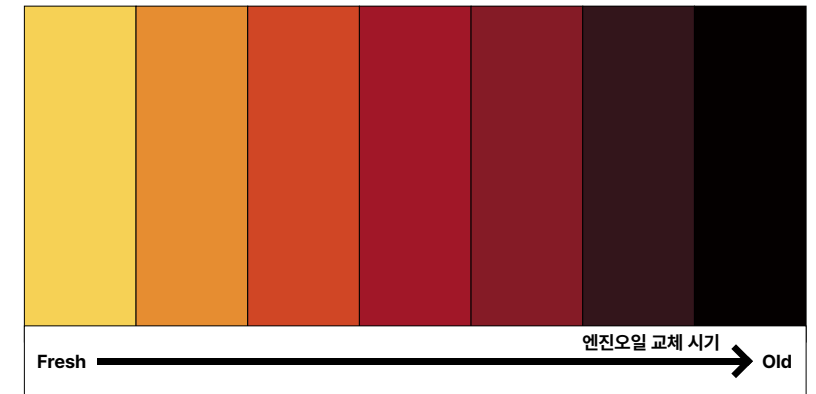
사진 출처 | TOYO TIRES 웹사이트

엔진오일양 점검 및 보충



엔진 시동 후 예열을 한 다음 5분 후에 점검한다. 엔진오일 레벨은 가능한 'F' 위치까지 맞추어 주는 것이 좋다.
(주행에 따라 다를 수 있음)

가솔린 차량 엔진오일 컬러 차트



장비

차량 점검을 완료했다면, 안전한 주행을 위해 기초적인 지식, 장비, 그리고 기본적인 스킬이 필요하다. 특히, 안전한 주행을 위해서는 현장에서 직접 차량 바퀴를 교체할 수 있는 능력을 갖추는 것이 중요하다.

차량 바퀴 교체 단계별 가이드

1. 안전 환경 확보 및 정비 도구 준비

- 작업은 반드시 지정된 피트 구역에서 진행한다.
- 피트 구역에서 작업 전, 주변에 방해 요소나 위험 요소가 없는지 확인한다.
- 차량의 엔진을 끄고, 기어를 중립(N) 또는 주차(P)로 설정한 뒤, 주차 브레이크를 작동한다.
- 안전을 위해 장갑을 착용하고 정비 도구를 준비한다.

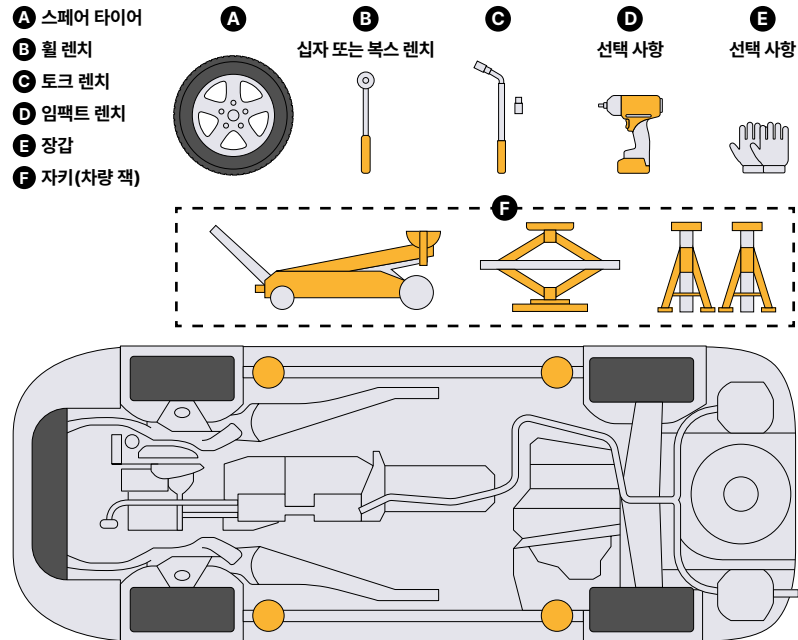
2. 자키 위치 확인 및 설치

- 차량의 사용 설명서에서 자키 설치 위치를 확인한다.
- 자키는 차량 하부의 금속 프레임(실링 레일)에 설치한다.
 - 앞바퀴 교체 시: 차량 앞문 아래쪽의 표시된 지점에 사용한다.
 - 뒷바퀴 교체 시: 차량 뒷문 아래쪽의 표시된 지점에 사용한다.
- 자키 헤드가 금속 프레임에 정확히 맞닿도록 위치시킨다.

3. 차량 들어올리기

- 차량이 안정적으로 들어올려질 때까지 천천히 자기로 올린다.
- 바퀴가 피트 바닥에서 약 2~3cm 떠 있는 상태가 되면 멈춘다.
- 고정 말목을 이용하여 올라간 차량 프레임 쪽의 위치하여 고정시킨다.

바퀴 교체 준비물 및 차량 자키(차량 잭) 설치 위치



40

41

4. 바퀴 고정 풀기

- 교체할 바퀴의 너트를 휠 렌치나 임팩트 렌치를 사용해 풀어준다.

5. 바퀴 제거

- 풀어진 너트를 모두 제거하고, 교체할 바퀴를 분리한다.
- 스페어 타이어 또는 새 타이어를 같은 위치에 맞추어 끼운다.

6. 너트 조이기

- 너트를 손으로 먼저 끼운 뒤, 휠 렌치 또는 임팩트 렌치를 사용해 대각선 순서로 조금씩 조인다.(임팩트 렌치를 사용할 때 조임 단계를 확인하여 너무 강하게 조이지 않도록 유의한다.)
- 차량을 내리기 전에는 고정될 만큼 적당히 조이되 토크렌치를 사용하지 않는다.

7. 차량 내리기

- 자키를 사용해 차량을 살짝 올려 고정 말목을 제거한다.
- 자키를 사용해 차량을 천천히 내린다.
- 차량이 피트 바닥에 안정적으로 닿으면 자키를 제거한다.

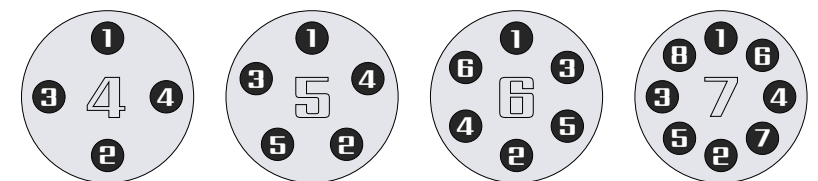
8. 너트 최종 조임

- 토크 렌치를 사용해 차량 제조사가 제공하는 규정 토크값으로 너트를 최종적으로 조인다.(규정 토크값은 차량 설명서를 참고한다.)
- 너트를 대각선 순서로 조이면서 균일하게 토크를 적용하고, 과도하거나 부족한 토크는 바퀴 이탈이나 휠 손상의 원인이 되므로 정확한 값을 적용한다.

9. 정리

- 교체한 바퀴와 스페어 타이어는 페타이어 처리 지침에 따라 처리하거나 저장소에 보관한다.
- 레이스 타이어는 일반 타이어와 다르게 지정된 방향이 있다. 타이어 측면에 있는 화살표 방향으로 장착해야 맞으며, 타이어를 교체할 때 항상 타이어에 있는 마크가 차량의 앞쪽을 향하게 해주어야 한다.

차량 휠의 러그 너트 개수별 체결 순서

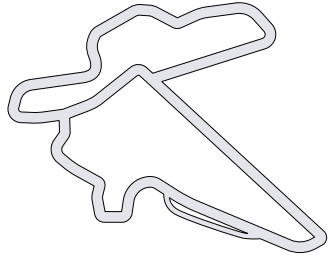


체결 패턴은 바퀴의 균형을 맞추고 불균형한 압력을 방지하기 위해 사용한다.

국내 서킷 소개

코리아 인터내셔널 서킷

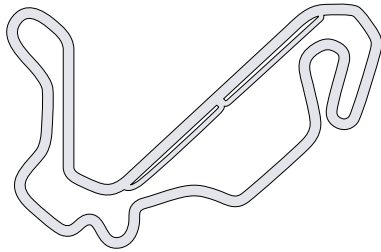
위치 전라남도 영암군 삼호읍
에프원로 2
코너 18개
길이 5.615km



국내에서 유일하게 FIA 공인 최고 등급인 FIA Grade 1 서킷으로, 과거 F1이 개최되었던 트랙을 직접 달려볼 수 있으며, 몇 안 되는 시계 반대 방향 주행 서킷 중 하나이다.
[FIA Grade 1, 카트 서킷 보유]

인제스피디움

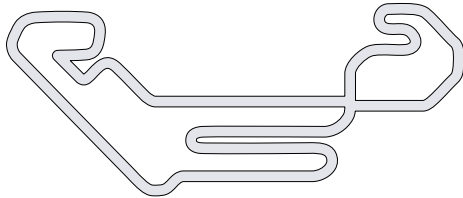
위치 강원 인제군 기린면
상하달로 130
코너 19개
길이 3.908Km
일반 회원들 사용 가능, 당일 예약제



레이싱을 즐기는 사람들에게 가장 중요한 요소는 코스이다. 강원도 인제의 산악지형을 최대한 활용한 서킷에는 19개의 다양한 코너와 40m의 고저차를 활용한 다이내믹한 업다운 구간이 적절히 배치되어 있어, 색다른 재미와 역동적인 주행 경험을 제공한다. [FIA Grade 2]

용인 에버랜드 스피드웨이

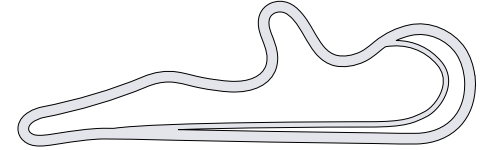
위치 경기 용인시 처인구 포곡읍
에버랜드로 199
코너 16개
길이 4.346Km



영암 서킷과 인제 서킷이 등장하기 전까지 대한민국 모터스포츠의 중심지로 자리했으며, MBC 그랑프리를 비롯한 수많은 경기를 개최하며 한국 모터스포츠의 성지로 불렸던 이곳은, 국제 규격을 뛰어넘는 평탄성과 안정성을 갖춘 주행로, 국내 유일의 교량 구간을 포함한 역동적인 코스 구성, 그리고 세계적인 서킷 설계 전문업체 Tilke社의 설계로 완성된 최고의 서킷을 자랑한다. [FIA Grade 3]

태백스피드웨이

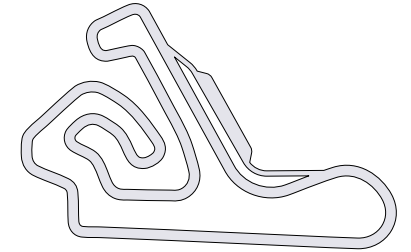
위치 강원 태백시
사군드리길 240
코너 6개
길이 2.5Km



코너는 6개지만 헤어핀, 시케이인, 자이언트 코너 등 다양한 요소가 포함된 서킷이다. 산속에 위치해 있어 자연과 함께할 수 있는 휴양지 같은 분위기를 느낄 수 있는 것이 특징이다. [KARA 국내공인]

벨포레 모터 아레나

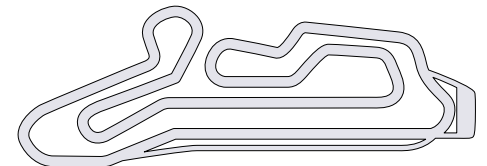
위치 충북 증평군 도안면
벨포레길 346
코너 17개
길이 1.5km



모터아레나는 국내에서 유일하게 FIA와 CIK-FIA의 공식 인증을 받은 국제 카트 경기장으로, 국제 규격에 맞춰 설계된 트랙에서 공식 국제 카트 경기를 개최할 수 있다. 전문 선수뿐만 아니라 레저 카트를 즐기고자 하는 일반 고객들도 이용할 수 있어, 모터스포츠의 색다른 매력을 경험할 수 있는 공간이다. [FIA Karting Circuit, 카트 전용]

파주스피드파크

위치 경기 파주시 파평면
청송로652번길 42-191
코너 12개
길이 1.2km



국내 최고 수준의 시설을 갖춰 안전성이 우수하며, 드라이빙 실력 향상에 필요한 다양한 코스 요소가 포함되어 있다. 또한, 수도권에서 가장 가까운 서킷으로 접근성이 뛰어나다. [비공인, 카트 전용]

서킷 상식

서킷 주행 필수 안전 수칙

비켜주기

뒤에서 더 빠른 드라이버가 접근하면 비상등이나 방향지시등을 사용해 추월을 예상할 수 있도록 하는 것이 중요하다. 주로 '레이싱 라인'을 벗어나 비켜주거나, 직선 구간에서 옆으로 이동하며 액셀을 떼고 양보한다.

음주 운전 금지

당연히 음주 운전은 절대 해서는 안 되며, 적발 시 영구 정지될 수 있다.

개인 업무 금지

서킷 주행 중 전화 통화나 내비게이션 조작 등 주행과 무관한 행위는 절대 금지된다. 주행할 때는 오로지 운전에만 집중해야 하며, 필요할 경우 서킷을 완전히 벗어나 피트에서 통화를 해야된다. 주행에 방해되는 행동은 금지되며, 위반 시 영구 정지까지 가능하다.

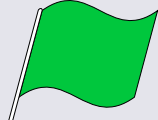
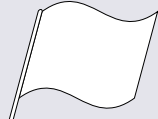
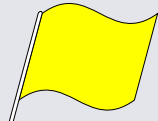
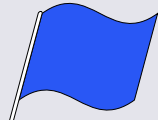
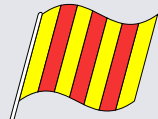
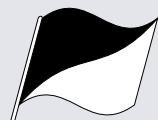
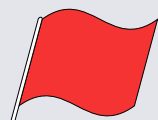
서킷 사고

서킷에서 사고가 발생하면 보험 처리는 되지 않는다. 차량에 문제가 있어 운행이 어려울 경우, 서킷 밖 최대한 안전한 곳에 주차한 뒤 차량에서 탈출해 서킷 펜스 밖으로 이동해 대기해야 한다. 만약 차량이 완전히 운행 불가능한 상태라면, 후행 차량을 확인한 후 신속히 차량에서 탈출해 서킷 펜스 밖으로 이동해 대기한다. 서킷 관제실에서는 모든 코너를 모니터링하고 있으며, 대기 후 관제자의 도움을 받아 안전하게 서킷을 벗어나면 된다.

44

45

국제 규정 신호기

	녹색기 포메이션랩 때 스타트 신호기로 사용하며 모든 위험의 해제를 알린다.
	백색기 코스에 장애 요소(운영요원, 구조차, 서행 경주차, 앰블런스, 렉카 등)가 있다는 것을 표시하는 깃발이다.
	황색기 사고 발생을 알리는 깃발로써 위험, 추월 금지 및 서행 표시로 이 깃발 줄이 제시하되는 경우는 중지 가능성을 알리는 표시다.
	청색기 추월차가 있다는 것을 알리는 깃발로써 위에서 빠른 경주차가 접근 중임을 표시한다.
	황적줄무늬기(Oil기) 노면이 미끄러지기 쉬운 상태로 주의를 하라는 표시다.
	오렌지불기 경기 중인 경주차에 트러블이 생긴 경우 참가번호와 함께 표시, 이때 해당 경주자는 즉시 피트인해야 한다.
	흑색기 페널티 경주차에 대하여 참가번호와 함께 표시, 이때 해당 경주차는 즉시 피트인해서 오피셜의 지시에 따라야 한다.
	흑백반기 스포츠맨십이 결여된 행위를 한 선수에 대한 경고이며 참가번호와 함께 표시다.
	적색기 경기 중단을 의미하고 이때 모든 경주차는 서행을 해야 하며 경기 규칙서에 지정된 위치로 이동한다.
	체커기 경기 종료를 뜻하며 메인 포스트에서 발령한다.

모터스포츠 안전 장비

모터스포츠에서 안전은 최우선이며, 이를 위해 반드시 인증된 장비를 사용해야 한다. 대회 참가 시에는 안전 인증을 받은 제품만 허용되며, 인증 제품에는 코드(태그)가 부착되어 있다. 인증 코드의 종류와 유효기간이 다르므로 구매 전 반드시 확인해야 한다. FIA 인증은 전 세계적으로 인정되지만, SFI 인증은 현재 국내 대회에서 허용되지 않으므로 주의가 필요하다. 카트 대회 참가자는 Neck Brace와 Rib Protector가 필수이며, 슈트, 글러브, 내복, 신발도 카트 전용 제품을 사용해야 한다. 온로드 자동차 장비는 방염 기능을 중심으로 제작되지만, 카트 장비는 마찰과 쓸림 방지를 위해 설계되었으며, 요구되는 FIA 기준도 다르다. 따라서 용품을 구매할 때는 반드시 FIA 인증번호를 확인하는 것이 중요하다. 다음은 안전 장비 소개와 국내에서 장비별로 허용되는 인증 코드들이다.

바라클라바 Balaclava

헬멧 내부에서 얼굴을 보호하는 난연성 마스크이다. 피부에 직접 닿아 화상 위험을 줄이고 땀 흡수 역할을 수행한다.

FIA8856-2000



46

47

이너웨어(상하의) Inner wear

레이싱 슈트 안에 착용하는 방염 속옷으로, 화재 발생 시 피부를 보호하는 역할을 한다. 땀을 빠르게 흡수해 장시간 주행에서도 쾌적함을 유지한다.

FIA 8856-2000, FIA 8856-2018



양말 Socks

레이싱 슈즈와 함께 착용하며, 주로 난연 소재로 제작되어 화재 발생 시 발을 보호하는 역할을 한다. 땀 흡수와 통기성이 우수해 장시간 주행에도 쾌적함을 유지한다.

FIA8856-2000



inner wear



레이싱 슈트 Racing Suit

화재와 마찰로부터 몸을 보호하는 역할을 하며, 난연(방염) 소재인 원단을 사용한 다층 구조로 되어 있어 화재 발생 시에도 피부를 안전하게 지켜준다.

FIA8856-2000, FIA8856-2018



갈비 보호대 Rib Protector

특히 카트 레이싱에서 중요한 장비로, 갈비뼈와 흉부를 충격으로부터 보호한다. 견고한 외장과 충격 흡수 패드로 구성되어 있으며, 몸에 밀착되도록 조절할 수 있어 움직임을 방해하지 않는다.

FIA 8870-2018



레이싱 슈즈 Racing Shoes

페달 조작에 최적화된 신발로, 가볍고 유연한 소재로 제작된다. 불꽃과 고온에 강한 방염 소재를 사용하며, 얇은 밑창을 통해 섬세한 페달 컨트롤이 가능하도록 설계되었다.

FIA8856-2000, FIA8856-2018



레이싱 장갑 Racing Gloves

손을 보호하면서도 스티어링 휠을 안정적으로 잡을 수 있도록 설계되었다. 난연 소재를 사용하며, 손바닥 부분에는 미끄럼 방지 처리가 되어 있어 정밀한 조작이 가능하다.

FIA 8856-2000, FIA 8856-2018

48

49

헬멧 Helmet

모터스포츠에서 가장 중요한 보호 장비 중 하나로, 충돌 및 화재로부터 드라이버의 머리를 보호한다. 가벼우면서도 강도가 높은 카본 파이버 등의 소재를 사용한다.

FIA 8860-2018, FIA 8860-2018-ABP
FIA8860-2010, FIA 8859-2015



한스 HANS (Head and Neck Support)

충돌 시 머리와 목이 심하게 흔들리는 것을 막아주는 보호 장비로, 목뼈와 척추 손상을 방지하는 역할을 한다. 헬멧과 연결되며, 차량의 안전벨트와 함께 사용해야 효과를 발휘한다.

FIA 8858-2010



목 보호대 Neck Brace

카트 레이싱 등에서 주로 사용되며, 급격한 충격이 발생했을 때 목이 과도하게 꺾이는 것을 방지한다. 가볍고 단단한 폼 또는 복합소재로 제작되며, 헬멧과 함께 착용해 안정성을 높인다.

Overgarment





대회 입문

모터스포츠에 입문했다면, 이제 한 단계 더 나아가 대회 준비를 할 차례이다.
전 세계적으로 랠리, 포물러, 오벌 등 다양한 레이스가 열리며,
국내에서는 주로 스포츠카 서킷 레이스가 중심이 되고 있다.

첫 대회 출전을 위해서는 레이스 D 혹은 C, 짐카나, 카트 라이선스를
발급받아야 한다. www.kara.or.kr에서 신청할 수 있으며, 라이선스에 대한
더욱 자세한 내용은 '모터스포츠' → '국내규정' → '선수등록 규정'에서
확인할 수 있다.
다음은 대회 참가를 위해 필요한 KARA 라이선스를 연령대별로 정리한
내용이다. 본인에게 맞는 대회를 찾아 출전하면 된다.

*J 라이선스 출전 가능 대회(더 자세한 사항은 선수 등록 규정 참고 부탁드립니다)

유형	최소 요구 KARA 라이선스	최소연령			대회	참가 클래스
카트	카트 D	만 7세			Rotax Max Challenge	Micro
					KIC-CUP Kart	Micro
짐카나	짐카나	만 18세 이상			Gymkhana Championship	짐카나
타임 트라이얼	레이스 D	만 18세 이상	54	55	KIC	KIC-TT
					KSR	KSR-TT
					HYUNDAI N FESTIVAL	HYUNDAI N FESTIVAL TT
					Nexen Speedway	NEXEN SPEEDWAY TT
레이스	레이스 C	만 18세 이상	54	55	KSR	GT300
						GT200
						GT100
						GR86
		만 14세 이상			INJE MASTERS	INGT
					HYUNDAI N FESTIVAL	N2
						N1*
	레이스 B	만 18세 이상			SUPERRACE	PRIUS
						ALPINE
						RADICAL
						M
	국제 C	만 18세 이상				GTB
					HYUNDAI N FESTIVAL	eN1
					SUPERRACE	GTB
						GT*
		만 14세 이상				
		만 18세 이상				
		만 18세 이상			SUPERRACE	GT4
						SUPER 6000

대회 입문 절차

항목	설명
1	모터스포츠 대회 선정 및 스케줄 확인 스케줄은 각 공인 대회 홈페이지 혹은 KARA 홈페이지에서 확인
2	요구하는 KARA 라이선스 확인 및 신청 각 프로모터 규정집 혹은 가이드라인에서 확인
3	대회에 필요한 사항들 준비
	차량 개인 구매 혹은 레이싱팀 렌탈 및 레이스 튜닝
	부속품 연료, 자키, 토크 랜치 등등
	장비 헬멧, 발라클라바 등 레이스에 필요한 장비
	팀 또는 개인 팀으로 출전할 때는 팀에 연락하여 사전 협의 후 진행을 권장 팀은 KARA 홈페이지에서 확인
4	대회 주최자 참가 신청 대회 참가 신청은 스케줄에 맞추어 열리니 홈페이지에서 확인
5	참가 확정 주최자 측에서 확정 안내



56

대회 당일 체크리스트

항목	설명
1	대회 스케줄 확인 데이바이데이 스케줄을 주최자별로 공시한다.
2	연습주행 예선전 하루 전, 참가자들에게 연습 주행 세션이 제공된다. 이를 활용해 트랙 노면 상태, 주행 방법, 주행 라인 등을 다시 한번 확인하는 것이 좋다.
3	메디컬체크/ 드라이버 브리핑 메디컬 체크 및 드라이버 브리핑은 필수 참석 사항이다. 연습 주행이 있는 날, 장소를 미리 숙지해 두는 것이 좋다.
4	피트 확인 대회에서 지정한 피트만 사용 가능하니 반드시 확인 후 이용해야 한다.
5	차량 검차 대회 전 차량 검사는 필수이다. 차량 검사는 대회 관계자가 직접 진행하는 것이 아니라, 참가자가 지정된 장소로 차량을 운송하여 검사를 받아야 한다. 따라서 스케줄에서 검차 시간을 반드시 확인해야 한다. 또한, 연습 주행일에도 검차가 진행될 수 있으므로 미리 검사를 받는 것도 좋은 방법이다. 검차 시 대회에서 사용할 모든 타이어를 검사받아야 하므로, 검차장으로 이동할 때 타이어를 모두 싣고 가야 한다.
6	코스인 루트 확인 트랙에 진입할 수 있는 루트는 하나뿐이므로, 연습 주행 때 미리 확인해두는 것이 좋다.
7	타이어 서비스 확인 타이어 서비스를 이용할 경우 운영 시간을 미리 확인하는 것이 좋다. 타이어를 교체할 때는 수레를 이용해 운반하는 것이 효과적이며, 추가로 타이어의 안쪽과 바깥쪽(좌우)을 정확히 확인하여 올바르게 교체해야 한다.
8	인사 서로 인사를 나누며 화목한 분위기 속에서 레이스를 즐기는 것도 중요하다.
9	준비 주로 스케줄 10분 전부터 장비를 착용하고 차량에 탑승한 후, 피트에서 대기한다.
10	예선 정해진 시간 안에 공식적으로 가장 빠른 랩을 기록해야 한다. 예선 시간 전까지는 자유롭게 진행 가능하며, 기록 주행을 하지 않을 경우 후미에서 기록 주행하는 차량들을 위해 레코드 라인을 비켜주는 것이 기본적인 매너이다.
11	레이스 예선에서 정해진 그리드를 확인한 후, 그리드 정렬을 해야 한다. 그리드 정렬 시 라인을 벗어나면 패널티가 부과되므로 유의해야 한다.
12	마무리 본인의 피트 정리 후에는 복귀해야 한다.

57

레이스



레이스 소개

국내에는 다양한 형태의 레이스가 있으며, 단기적으로 진행되는 스프린트 레이스와 장기적으로 진행되는 내구 레이스로 나뉜다. 육상 경기로 비유하면 스프린트는 단거리, 내구 레이스는 마라톤과 비슷한 개념이다.

또한, 차량 종류에 따라 레이스 방식이 달라진다. '원메이크' 종목은 동일한 차량으로 동일한 조건에서 경쟁하는 반면, 원메이크가 아닌 종목은 다양한 차종이 참가한다. 여기에 더해, 튜닝 허용 범위에 따라 차량 셋업에 대한 지식이 필수적인 레이스도 있다.

입문용 레이스의 경우 개인이 팀 없이 참가할 수 있어 비용을 절감할 수 있지만, 그만큼 수행해야 할 역할이 많아진다. 반면, 팀으로 참가하면 역할이 분담되는 대신 참가 비용이 증가한다.

레이스 개인 참가 준비 공통 기본사항

- 차량 준비 관련은 모터스포츠 입문하기 전 '차량 점검' 확인
- 장비: 헬멧, 발라클라바, 한스, 이너웨어(상하의), 슈트, 글로브, 양말, 신발
- 안전을 위한 차량 튜닝 품목(시트, 하네스, 토우 스트랩)
- 대회 규정에 맞는 소모품 구매(타이어, 브레이크 로터, 브레이크 패드 등)
- 차량 기초 정비 장비(자키, 토크 랜치, 제리칸 등)
- 숙소 예약
- 참가 신청 및 참가 비용 납부
- KARA 라이선스

- 장비와 차량 튜닝 품목은 유효기간이 남아있고 FIA 인증된 장비가 필요하다.
- 경기 시즌에는 숙소 예약이 빨리 마감됨으로 미리 예약하는 것을 추천한다.

N2

현대자동차가 주최하는 국내 아마추어 아반떼 N 원메이크 레이스는 세팅이 불가능한 동일한 차량 조건에서 오로지 드라이버의 실력으로 승부를 가리는 경기이다. 예선을 거쳐 본 레이스가 진행되는 전형적인 방식이며, 다양한 실력의 참가자가 출전할 수 있다.

참가자들의 레벨을 고려해 N2 클래스 내에서도 두세 개의 세부 클래스로 나뉘며, 최상위 클래스인 마스터즈를 비롯해 챌린지 1과 챌린지 2로 구성된다. 이를 통해 초보 드라이버부터 프로 수준의 드라이버까지 각자의 실력에 맞춰 경쟁할 수 있는 맞춤형 시스템을 갖추고 있다.

특히, N2 마스터즈 클래스는 국내 레이스 중 가장 치열한 경쟁이 펼쳐지는 무대 중 하나이며, 여기서 좋은 성적을 거두면 드라이버로서 주목받을 기회를 얻을 수 있다. 또한, 승급 제도가 도입되어 N2에서 우수한 성적을 기록하면 세미 프로급 대회인 N1으로 진출할 수 있다. 이러한 체계적인 성장 로드맵 덕분에 레이스를 커리어로 삼고자 하는 참가자들에게 N2는 훌륭한 출발점이 되는 대회이다.



참가 사항

라이선스	국내 C
경기 종류	원메이크 스프린트 레이스
개인 참가	가능
차량	AVANTE N pe
대회 비용	1회 당 평균 200만 원±(개인 참가시/메인터너스 별도)

차량 추가 필요사항: 레이스 튜(주로 롤케이지, 견인고리, 윈도우 네트 등이 있으나 주최자를 통해 확인)
+버킷시트(FIA인증)+6점식 벨트(FIA 인증)



M

BMW M 클래스는 BMW M 오너들을 위한 스프린트 레이스로, 세미 원메이크 방식의 경쟁이 펼쳐지는 무대이다. 동일한 BMW 제조사 차량이지만 다양한 모델이 출전하며, 각 차량의 특성과 세팅에 따라 치열한 승부가 펼쳐진다. 일반적인 원메이크 레이스가 동일한 차량 스펙으로 경쟁하는 것과 달리, BMW M 클래스는 일정 범위 내에서 튜닝이 허용된다. 따라서 드라이버의 운전 실력뿐만 아니라 차량 셋업 능력 역시 승패를 좌우하는 중요한 요소이다. 최적의 셋업을 찾아내는 전략이 곧 레이스 결과로 이어지는 만큼, 참가자들은 한층 더 높은 수준의 도전과 성취감을 경험할 수 있다.

슈퍼레이스 조직위원회는 차량 간 밸런스를 맞추기 위해 '밸런스 웨이트' 시스템을 도입해, 가벼운 후륜구동 차량과 무거운 4륜구동 차량이 최대한 공정한 조건에서 출발할 수 있도록 조정한다. 이렇게 조율된 환경에서 펼쳐지는 BMW M 클래스는 단순한 아마추어 레이스가 아닌, 세미 프로급 실력을 요구하는 치열한 경쟁 무대이다. 이곳에서 우수한 성적을 거두면 본격적인 프로 무대로 나아갈 수 있는 확실한 발판이 된다.



참가 사항

라이선스	국내 C
경기 종류	세미-원메이크 스프린트 레이스
개인 참가	불가능
차량	BMW M 시리즈
대회 비용	팀 별도 문의

차량 추가 필요사항: 레이스 튜(주로 롤케이지, 견인고리, 윈도우 네트 등이 있으나 주최자를 통해 확인)
+버킷시트(FIA인증)+6점식 벨트(FIA 인증)



RADICAL

레디컬 클래스 원메이크 레이스는 르망 프로토타입에서 영감을 받아, 오직 레이스만을 위해 설계된 머신들로 경쟁하는 클래스이다. 레디컬 브랜드 내에서도 SR1, SR3, SR10 등 다양한 모델이 있으며, 동일한 모델끼리 클래스를 구성해 드라이버 실력 중심의 순수한 경쟁을 경험할 수 있다.

레디컬 레이스카들은 모두 가벼운 차체와 뛰어난 공기역학적 설계를 바탕으로 제작되었으며, 오픈 콕핏 구조로 인해 앞유리가 없다. 이로 인해 드라이버는 직접적인 속도감과 강력한 다운포스를 체감할 수 있으며, 민첩한 핸들링과 압도적인 코너링 성능을 경험하게 된다.



또한, 레디컬 레이스카는 전자 보조장치 없이 순수한 기계적 피드백을 제공하는 것이 특징이다. 따라서 브레이킹, 트레일 브레이킹, 코너링 라인, 가속 조절 등 모든 요소를 정밀하게 컨트롤해야 하며, 이를 통해 자연스럽게 드라이빙 스킬이 향상된다. 이러한 경험은 향후 다른 레이스카를 운전할 때도 큰 도움이 된다. 레디컬 레이스는 전 세계적으로 운영되는 글로벌 레이스 시리즈로, 넓은 커뮤니티와 체계적인 시스템을 갖추고 있다. 부품 수급이 원활하고 유지보수 효율성이 뛰어나며, 국내 레이스 경험을 바탕으로 해외 레이스에도 도전할 기회가 열린다. 순수한 레이스카의 매력을 직접 느껴보고 싶다면, 레디컬 클래스를 추천한다. 각 차량의 가격은 일반 차량처럼 온라인에서도 확인할 수 있다. 국내에서 사용되는 레디컬 레이스카는 모델에 따라 마력 대비 무게 비율이 다르며, 클래스가 높아질수록 컨트롤이 더욱 까다로워진다. 하지만 그만큼 드라이빙의 즐거움과 짜릿함도 배가 된다.

*SR1 XXR: 188bhp/510kg, SR3 XXR: 232bhp/620kg, SR10 XXR: 425bhp/725kg

참가 사항

라이선스	국내 C 혹은 J
경기 종류	원메이크 스프린트 레이스
개인 참가	불가능
차량	SR1 XXR, SR3 XXR, SR10 XXR
대회 비용	팀 별도 문의

차량 추가 필요사항: 없음



GTB

GTB는 슈퍼레이스의 아마추어 클래스 입문 대회이다. 최소한의 튜닝으로 참가할 수 있도록 설계되어, 입문 장벽을 낮춘 것이 특징이다. 현재 2.0L 이하 터보전륜 차량이 참가 가능하며, VELOSTER N과 AVANTE N이 승인된 상태이다. 차량의 안전을 위한 필수적인 튜닝 외에는 별다른 개조가 필요하지 않아, 슈퍼레이스에 참가하고 싶은 아마추어 드라이버들에게 적합하다. 너무 캐주얼하지도, 반대로 너무 하드하지도 않은 적절한 난이도를 가지고 있으며, 세팅도 규정 내에서 일정 부분 허용되지만 프로급 수준의 세팅 지식까지 요구되지는 않는다. 그렇기 때문에 이 대회는 상위 클래스로 올라가기 위한 좋은 발판이 될 수 있다. 또한, 국내 상위 클래스인 GT와 같은 무대에서 혼주를 진행하며, 이를 통해 아마추어 드라이버들도 프로 선수들과 함께 체계적인 대회를 경험할 수 있는 스텝업을 위한 클래스라고 할 수 있다.

70

71



사진 출처 | HYUNDAI MOTOR COMPANY

참가 사항	
라이선스	국내 B 혹은 C
경기 종류	스프린트 레이스
개인 참가	불가능
차량	AVANTE N, VELOSTER N
대회 비용	팀 별도 문의

·라이선스는 KARA 공인 경기 3회 이상 출전 및 공인팀 대표자 추천서가 필요하다.
·차량 추가 필요사항: 레이스 툴(주로 롤케이지, 견인고리, 윈도우 네트 등이 있으나 주최자를 통해 확인을 하는게 확실하다.)+버킷시트(FIA인증)+6점식 벨트(FIA 인증)





프리우스 PHEV

프리우스 PHEV 클래스의 레이스는 하이브리드 차량의 특성을 잘 반영한 전략적 사고가 중요한 대회다. 이 클래스는 원메이크 레이스로, 참가자들은 동일한 프리우스 PHEV 차량을 사용해 경쟁한다. 하지만, 이 차량은 단순히 일상에서 타는 차가 아닌, 서킷에서 레이스를 즐기기에 위한 조건을 갖추고 있다. 기본적으로 차량의 세팅은 드라이버의 기량에 맞춰지며, 차량의 기본적인 성능을 유지하면서 레이스에 도전하는 것이 특징이다.

하이브리드 차량인 프리우스 PHEV는 내연기관 차량과는 달리, 모터와 엔진의 조화로운 운용이 필요하다. 특히 가장 중요한 부분은 배터리 관리다. 배터리가 부족해지면 모터의 출력을 충분히 사용할 수 없기 때문에, 드라이버는 배터리의 상태를 계속 체크하며 전략적으로 출력을 조절해야 한다. 이 과정에서, 드라이버는 효율적으로 배터리를 사용하면서도 빠르게 주행할 수 있는 방법을 찾아내야 한다. 타이어나 열 관리도 중요한 요소지만, 하이브리드 차량에서는 배터리 관리가 경기에 큰 영향을 미친다.

이러한 특성 덕분에, 프리우스 PHEV 클래스는 전략적인 사고와 세밀한 차량 관리가 요구되는 레이스가 된다. 모터스포츠에 입문한 참가자들도 부담 없이 레이스를 즐길 수 있지만, 상위권 경쟁에서는 세미 프로급 실력을 가진 드라이버들이 대부분을 차지하며 치열한 경쟁을 벌인다. 전체적인 분위기는 캐주얼하고 친근하지만, 실력 있는 드라이버들은 철저한 준비와 전략으로 승리를 노리게 된다.

참가 사항

라이선스	국내 C
경기 종류	원메이크 스프린트 레이스
개인 참가	가능
차량	프리우스 PHEV
대회 비용	170만 원±

차량 추가 필요사항: 레이스 튜닝(주로 롤케이지, 견인고리, 윈도우 네트 등이 있으나 주최자를 통해 확인)
+버킷시트(FIA인증)+6점식 벨트(FIA 인증)

ALPINE

알핀 클래스는 알핀 A110S를 기반으로 한 원메이크 스프린트 대회로, 1100kg 대의 초경량 차체와 미드십 엔진 배치를 통해 탁월한 밸런스와 민첩성을 자랑한다. 여기에 300마력의 터보 엔진과 정밀한 새시 세팅이 더해져 서킷에서 뛰어난 주행 퍼포먼스를 발휘한다. 또한 최소한의 개조만 허용되어公道 주행이 가능하며, 안전을 위해 롤케이지와 소화기 등이 장착된다. 가벼운 차체와 예리한 움직임을 극대화해 빠른 흐름의 레이스를 즐기고 싶다면, 도전해보는 것을 추천한다.



참가 사항	
라이선스	국내 C
경기 종류	원메이크 스프린트 레이스
개인 참가	가능
차량	알핀 A110S
대회 비용	주최자 확인 필요
차량 추가 필요사항: 레이스 튜 (주로 롤케이지, 견인고리, 윈도우 네트 등이 있으나 주최자를 통해 확인) +버킷시트(FIA인증)+6점식 벨트(FIA 인증)	

KSR

코리아 스피드 레이싱(KSR)은 다양한 차종이 참가할 수 있는 폭넓은 대회로, 레이스 개조 차량부터 일상적인 일반 차량까지 참가할 수 있다. GT-300, GT-200, GT-100 클래스는 엔진 출력과 배기량(CC)에 맞춰 세분화된 대회로, 각 클래스에 적합한 레이스 개조 차량들이 스프린트 레이스에 참가한다. 또한, GR-86 클래스는 M 클래스와 유사하게 토요타 GR86과 GT86 차량들이 경쟁하는 스프린트 레이스 대회로, 이 차량들을 사랑하는 참가자들에게 큰 인기를 끌고 있다.

'모닝-GT' 클래스도 마련되어 있어, 규정에 맞게 레이스 튜닝 모닝 차량들이 원메이크 스프린트 레이스에 참가할 수 있다. 이외에도 타임 트라이얼 클래스가 운영되어, 레이스 대회에 대한 부담 없이 자가용 차량부터 레이스 개조 차량까지 참가할 수 있는 기회를 제공한다.

KSR은 다양한 차종과 클래스에서 대회 경험을 쌓을 수 있는 훌륭한 플랫폼으로, 특히 레이스 경험을 쌓고 싶은 사람들에게 적합한 대회다. 다양한 경험을 통해 자신만의 레이싱 실력을 키우고, 한 단계 성장할 수 있는 기회를 제공한다.

76



77



참가 사항		
라이선스	레이스	국내 C
	타임 트라이얼	국내 D
경기 종류	레이스	스프린트 레이스
		원메이크 스프린트 레이스
	타임 트라이얼	
개인 참가	팀 참가(GT-300, GT-200, GT-100 클래스) 외 개인 참가 가능	
차량	클래스별 규정 확인 필수	
대회 비용	클래스별 상이	
차량 추가 필요사항: 레이스 진행시-레이스 튜닝(주로 롤케이지, 견인고리, 윈도우 네트 등이 있으나 주최자를 통해 확인)+버킷시트(FIA인증)+6점식 벨트(FIA 인증)		

인제 마스터즈

인제 마스터즈는 앞서 소개한 스프린트 레이스와는 성격이 다른 대회이다. 스프린트 레이스가 단거리 질주라면, 인제 마스터즈의 내구 레이스는 마라톤과 같은 장거리 레이스로 볼 수 있다. 일반적으로 스프린트 레이스는 10~30분 정도 소요되지만, 인제 마스터즈는 최소 2시간 이상 지속되는 긴 레이스가 특징이다.

내구 레이스에서는 피트스탑이 필수적이며, 이 과정에서 타이어 교체와 연료 보충이 이루어진다. 피트스탑 시간을 최소화하는 것이 중요한 전략 요소로 작용하며, 드라이버뿐만 아니라 피트스탑을 담당하는 미케닉의 실력도 성적에 큰 영향을 미친다. 또한, 내구 레이스에 참가하는 드라이버는 단순한 속도뿐만 아니라 타이어 및 차량 관리 능력도 갖춰야 한다. 타이어는 한계까지 사용되기 때문에 언제 마모될지 모르는 상황에서도 이를 조절하며 주행해야 하며, 동시에 수온과 유온을 관리해 차량이 끝까지 완주할 수 있도록 해야 한다.

차량뿐만 아니라 드라이버의 체력도 중요한 요소다. 최소 2시간 이상 차량을 운전해야 하며, 극한의 열기 속에서 집중력을 유지하는 데 상당한 체력이 요구된다. 이에 따라 대부분의 내구 레이스는 2인 혹은 3인 드라이버 체제로 진행되며, 피트스탑 시 드라이버 교체가 가능하다. 서킷에서 차량을 한계까지 몰아본 경험이 있다면 알겠지만, 장시간 극한의 주행을 지속하는 것은 상당한 체력 소모를 동반하며, 이에 따라 드라이버의 컨디션닝도 중요한 요소로 작용한다. 인제 마스터즈는 다양한 클래스로 나누어져 있어 여러 차종이 참가할 수 있다. 클래스는 주로 배기량(cc) 기준으로 분류되며, 최상위 클래스인 INGT1은 3.8L 자연흡기 엔진 또는 2.0L 터보 엔진을 장착한 차량이 참가할 수 있고, INGT3은 1.6L 엔진을 장착한 차량들이 출전할 수 있다. 또한, 이 대회는 타 대회와 달리 서로 다른 클래스의 차량들이 한 트랙에서 함께 경합하는 혼주 방식으로 진행된다. 따라서 빠른 차량은 느린 차량을 적절히 추월해야 하며, 느린 차량 역시 뒤따라오는 차량을 신경 쓰면서 주행해야 하는 등 레이스 운영 능력이 필수적이다. 다만, 같은 클래스 내에서는 차량을 양보할 의무가 없다.

인제 마스터즈는 단순한 속도 경쟁이 아니라 전략적인 요소가 중요한 대회다. 피트스탑 타이밍, 연료 및 타이어 관리, 드라이버 체력 안배 등 다양한 변수 속에서 최적의 선택을 해야 한다. 만약 한계를 넘어서고 싶은 드라이버라면, 마라톤과 같은 내구 레이스인 인제 마스터즈에 도전해보는 것이 좋은 경험이 될 것이다.

78

79



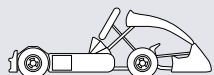
참가 사항

라이선스	국내 C
경기 종류	내구레이스
개인 참가	불가능
차량	INP, INGT-1, INGT-2, INGT-2N EVO, INGT2N, INGT-3 (기술 규정 확인)
대회 비용	팀 별도 문의

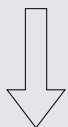
차량 추가 필요사항: 레이스 튜(주로 롤케이지, 견인고리, 윈도우 네트 등이 있으나 주최자를 통해 확인)
+버킷시트(FIA인증)+6점식 벨트(FIA 인증)

입문 한눈 표

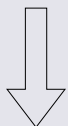
카트



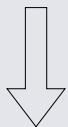
레저 카트 경험



레저 카트
리그 경험

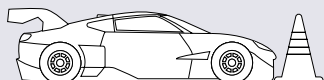


카트 팀 연락 후
레이싱 카트 훈련



카트
대회 참가

짐카나



차량 점검



짐카나 아카데미 참여를
통하여 실력 연마



짐카나
대회 참여

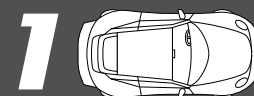
80

81

레이스

시뮬레이터를 통한
감각 익히기

드라이빙 스쿨에서
기본기 학습



2

차량 점검 후
서킷 주행

3

레이싱 스쿨에서
실력 향상

4

대회 참가를 위한 타임 트라이얼
참가 후 대회 적응도 높이기

5

대회 적응 후
스프린트 출전

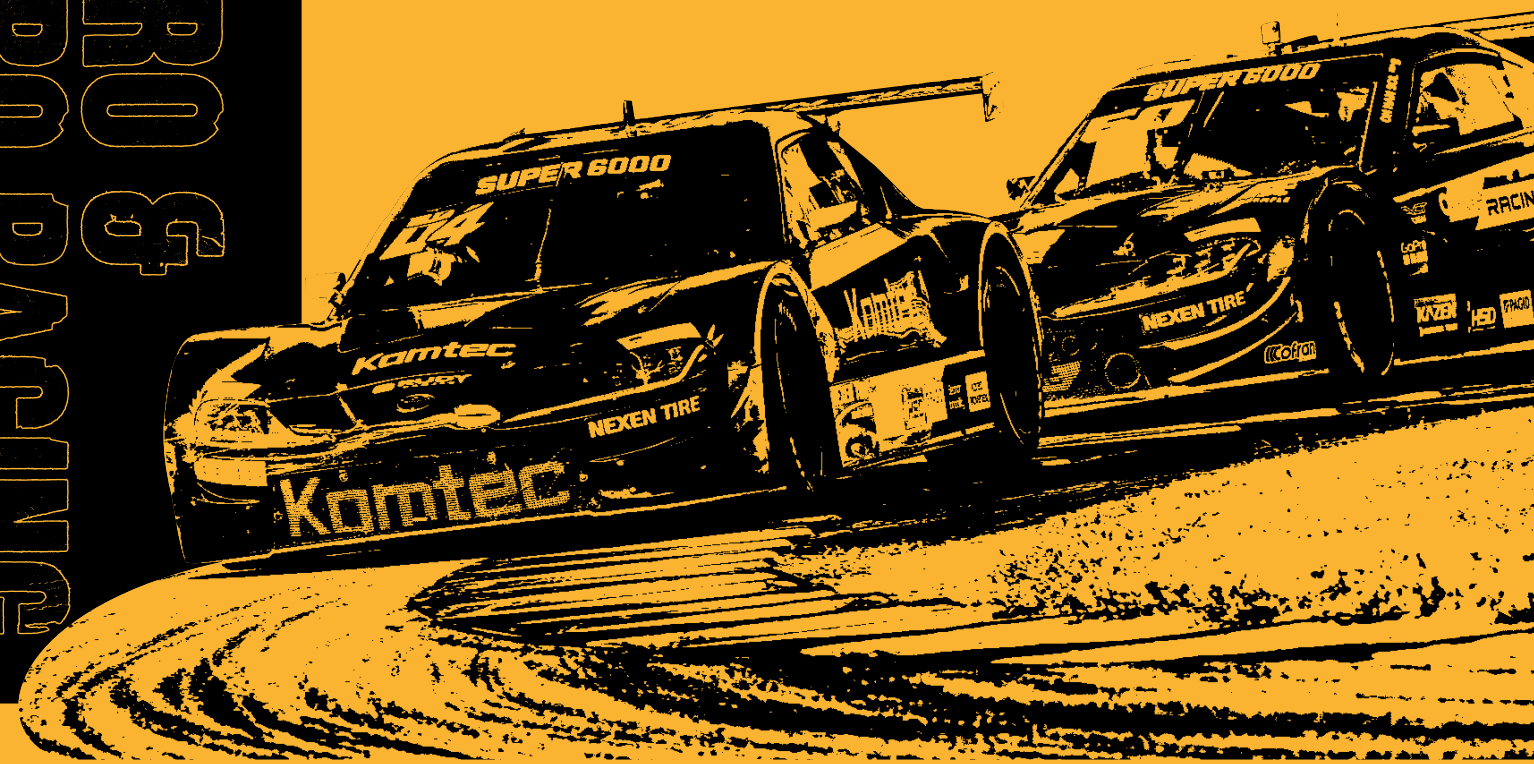


6



세미프로 & 프로 레이싱

SEMI-PRO &
PRO RACING



일반 대회와 달리 바로 입문할 수 없으며,
주로 프로 팀 소속으로 출전하게 된다.
프로 레이서가 되기 위해서는 인지도가 높은 대회에서
좋은 성적을 내고, 레이싱 팀의 눈에 띄는 것이 중요하다.
팀 입단은 보통 프로 팀에서 먼저 제안하지만,
오픈 테스트를 통해 선수를 선발하는 경우도 있다.
국내 해당 클래스에는
N1, GT, eN1, Super 6000 등이 있다.



85





N1

현대에서 주최하는 세미-프로 및 프로 레이스 대회인 AVANTE N1 클래스는 본격적인 원메이크 레이스로, 레이스 전용 AVANTE N1이 경쟁을 펼친다. AVANTE N 양산 모델을 기반으로, 서킷 주행과 경량화에 초점을 맞춰 팩토리 튜닝된 AVANTE N1 Cup Car는公道 주행이 불가능한 슬릭 타이어를 사용하여 브레이킹과 코너링 grip을 크게 향상시켰다.

차량은 레이스카답게 실내를 모두 제거한 순수 경주용 차량이며, 풀 롤케이지가 적용되어 안전성도 높다. 또한, 더 큰 타이어를 수용하기 위해 차체를 좌우로 확장한 와이드바디까지 장착되어 있어 뛰어난 퍼포먼스를 발휘한다.

N1 클래스는 N2 클래스와 달리 캠버, 캐스터, 쇼크 업소버 레이트 등 대회에서 지정한 파츠로 차량 세팅이 가능하다. 이는 참가자가 차량을 레이스에 맞게 준비하려면 여러 인원의 도움이 필요하기 때문에 개인 출전은 매우 어렵고 참가하는 선수들은 일정 수준 이상의 레이스 경험을 보유하고 있으며, 최상위권 드라이버들은 프로급 실력을 갖추고 있다.

차량이 경량화되고 고성능 타이어를 사용함에 따라, 드라이버에게 전달되는 피로도는 N2보다 훨씬 크다. 따라서 체력 관리와 추가적인 컨디션닝이 필수적이며, 이는 국내에서 본격적인 레이스 커리어를 쌓고자 하는 드라이버들에게 좋은 기회를 제공한다.

또한, N1 클래스에는 승급 제도가 존재하여 뛰어난 실력을 보유한 선수들은 해외 투어링카 대회에 진출할 수 있는 기회를 얻게 된다. 대표적으로 TCR(투어링카 레이싱 최상위 클래스), 세계적인 내구 레이스인 뉘르부르크링 24시간 레이스, 미국 대표 투어링카 대회인 TC 클래스 등에서 활약할 수 있는 기회가 주어진다.

참가 사항

라이선스	국내 C 혹은 J
경기 종류	원메이크 스프린트 레이스
개인 참가	불가능
차량	AVANTE N1 CUP CAR
대회 비용	팀 별도 문의

차량 추가 필요사항: 없음

GT

GT 클래스는 프로급 대회로, 다양한 차량이 규정에 맞춰 출전할 수 있다. 주로 참가하는 차량은 제네시스 쿠페, 아반떼 N, 벨로스터 N 등이지만, 규격을 충족하면 다른 차종도 출전이 가능하다. 이 클래스는 원메이크 레이스가 아닌 스프린트 레이스로, 차량 셋업이 자유로운 것이 특징이다. 파츠 역시 규정 내에서 자유롭게 변경할 수 있어, 같은 차종이라도 각 팀이 서로 다른 셋업과 부품을 사용하는 모습을 흔히 볼 수 있다. 따라서 이 대회에서는 드라이버의 실력뿐만 아니라 차량 셋업이 승부를 가르는 중요한 요소로 작용한다.

GT 클래스 차량은 레이스 전용 슬릭 타이어를 사용하며, 실내 내장재가 모두 제거되고 바디 강성이 강화된 구조를 갖춘다. 일반 도로 차량만 운전해 본 사람이라면, 완전히 다른 주행 감각에 압도될 수도 있다.

이 클래스에서는 후륜(FR)과 전륜(FF) 차량이 함께 경쟁하며, 변속기도 수동(MT), 시퀀셜, DCT 등 다양한 방식이 혼재한다. 차량 간 퍼포먼스 차이를 조정하기 위해 최저 중량 제한 및 추가 중량 제도가 적용되며, 이를 통해 보다 공정한 경쟁이 이루어진다.

GT 클래스는 프로 드라이버들과 팀이 출전하는 만큼 경쟁이 치열하다. 이곳에서 뛰어난 성적을 거둔 드라이버들은 국내 최상위 클래스인 Super 6000으로 올라갈 기회를 얻게 된다. 즉, GT 클래스는 상위 리그로 가기 위한 중요한 단계이자, 강한 경쟁이 펼쳐지는 무대이다.

참가 사항

라이선스	국내 B 혹은 J
경기 종류	스프린트 레이스
개인 참가	불가능
차량	슈퍼레이스 규정집 확인
대회 비용	팀 별도 문의

차량 추가 필요사항: 풀 롤케이지, 연료 탱크 개조, 속업 쇼바 개조 등(주최자를 통해 확인)
+버킷시트(FIA인증)+6점식 벨트(FIA 인증)

88

89



GT4

GT4는 양산형 스포츠카를 기반으로 레이스에 맞게 튜닝한 차량들이 경쟁하는 모터스포츠 카테고리이다.

이 클래스의 차량들은 일반 도로에서도 볼 수 있는 스포츠카를 기반으로 하지만, 레이스에 적합하도록 경량화와 서스펜션 튜닝이 이루어지며, 레이스 전용 에어로 파츠, 업그레이드된 브레이크 시스템, 롤케이지 등이 추가된다.



참가 사항	
라이선스	국내 B
경기 종류	스프린트 레이스
개인 참가	불가능
차량	슈퍼레이스 규정집 확인
대회 비용	팀 별도 문의
차량 추가 필요사항: 없음	

eN1

2024년, 현대자동차가 국내 최초로 신설한 전기차 레이스 부문이다. 최상위 클래스로, 프로 레이서들만 참가하며, IONIQ 5 N을 기반으로 개발된 레이스 전용 차량 IONIQ 5 eN1 Cup Car가 사용된다.

이 차량은 레이스 퍼포먼스를 극대화하기 위해 에어로 파츠를 적용해 다운포스를 향상시키고, 넓은 슬릭 타이어를 장착할 수 있도록 와이드바디까지 적용되었다. 또한, 가상 엔진 사운드 시스템(NAS+)를 통해 전기차 특유의 정숙함을 보완하고 레이스 카다운 사운드를 구현했다. 여기에 NGB 기능을 추가해서 특정 상황에서 일시적인 부스트를 활성화할 수 있도록 하여 전략적인 요소까지 더했다.

전 세계적으로 전기차 레이스가 아직 흔치 않은 상황에서, 현대자동차는 국내 모터스포츠에서 전기차 레이스를 도입하는 선두 주자가 되었다. 기존 내연기관 레이스와는 또 다른 신선한 경험을 제공하는 것이 특징이다.

92

참가 사항	
라이선스	국내 B 혹은 J
경기 종류	스프린트 레이스
개인 참가	불가능
차량	IONIQ 5N eN1 CUP CAR
대회 비용	팀 별도 문의
차량 추가 필요사항: 없음	



Super 6000

국내 모터스포츠의 최상위 클래스인 Super 6000은 오직 레이스를 위해 제작된 스톡카(Stock Car)로 경쟁하는 대회이다. 스톡카는 기존 양산차가 아닌, 강화된 파이프 프레임으로 제작된 새시에 차량 형상을 갖춘 카울과 에어로 파츠를 장착한 순수 레이스 전용 차량이다. 이 클래스에서 사용되는 차량은 6200cc LS3 엔진을 탑재하고 있으며, 슈퍼레이스 규정상 GT 클래스 참가 경력이 있어야만 출전할 수 있다.

Super 6000 참가자는 모두 프로팀 소속의 프로 드라이버들로, 예선에서 빠른 랩 타임을 기록하는 능력뿐만 아니라, 레이스 운영 능력까지 갖춘 국내 최상위 레벨의 드라이버들이 출전한다. 이 클래스는 드라이버들에게 극한의 신체 능력을 요구한다. 차량 특성상 내부 온도가 최대 70도까지 상승하며, 이 속에서 드라이버들은 꾸준히 최고 수준의 퍼포먼스를 유지해야 한다.

또한, 스톡카는 차량 셋업이 자유로운 만큼, 타이어 선택 역시 중요한 요소이다. 대부분의 레이스에서는 동일한 브랜드의 타이어를 사용하지만, 이 클래스에서는 각 타이어 제조사가 경쟁을 펼치며 팀별로 적합한 타이어를 선택해야 한다.



참가 사항

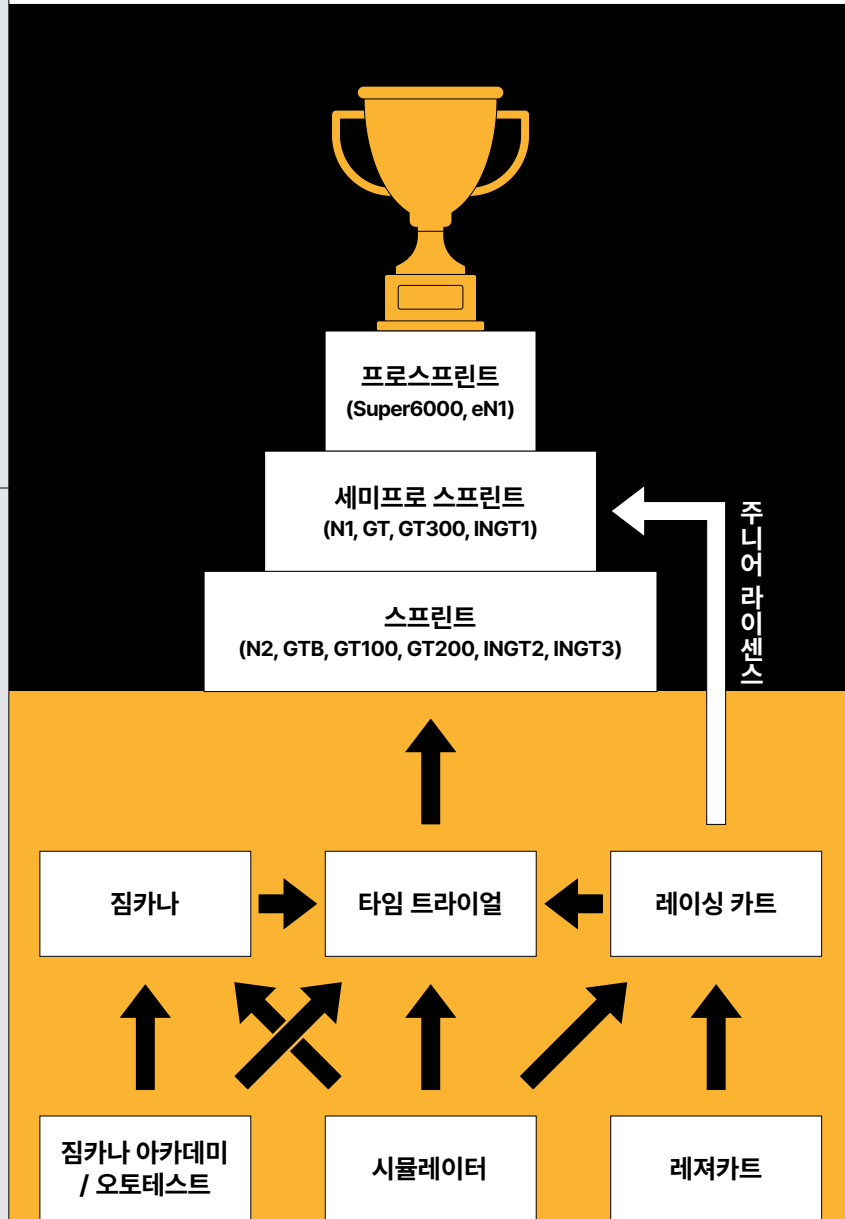
라이선스	국제 C
경기 종류	스프린트 레이스
개인 참가	불가능
차량	SUPER 6000 STOCK CAR
대회 비용	팀 별도 문의

차량 추가 필요사항: 없음

94



국내 모터스포츠는 단계별 스텝업 구조를 통해 아마추어 드라이버들이 상위 레벨의 레이싱으로 진입할 수 있도록 체계적으로 운영되고 있다. 기본적으로 입문 단계에서는 카트 레이싱, 짐카나와 시뮬레이터를 활용한 교육이 중요한 역할을 하며, 이후 점진적으로 더 높은 클래스의 경기에 진출할 수 있도록 경로가 마련되어 있다.



드라이버의 커리어

커리어 드라이버란 직업으로 레이싱을 하는 드라이버를 말하며, 크게 세 가지 분류로 나눌 수 있다.

풀 스폰서 드라이버 돈을 받고 레이싱을 하는 드라이버로, 스폰서를 통해 레이싱 활동을 하는 경우가 많다.

세미 스폰서 드라이버 돈을 받지 않지만, 레이싱 활동에 필요한 비용을 부담하지 않는 드라이버로, 팀에서 지원을 받는 경우가 많다.

젠들맨 드라이버 팀 운영을 위해 자신의 돈을 지출하고 레이싱에 참여하는 드라이버이다.

위 세 가지 드라이버의 경우, 실력은 기본적으로 겸비해 있어야 하며, 그 외에도 다양한 능력이 요구된다.

마케팅 실력 자신을 어떻게 마케팅하고, 모터스포츠를 상품화할 수 있는지가 중요하다.

미디어 대응 인터뷰를 통한 매너, 이미지 메이킹, 그리고 스폰서 홍보 등도 중요한 능력으로 평가된다.

프로 드라이버가 되려면 권위 있고 인지도가 있는 대회에서 성적을 남기는 것이 필수적이다. 주로 참가 대수가 많은 대회일수록 경쟁력이 높아져 자연스럽게 팀들의 관심을 끌게 된다. 프로팀에서 입단 제의를 받는 경우가 많으며, 간혹 모두가 볼 수 있는 오픈 테스트를 진행하는 팀들도 있어 기회가 주어질 수 있다.

활동 팀 목록 및 연락처

자세한 사항은 대한자동차경주협회 홈페이지 모터스포츠 → 국내현황 → 공인팀에서 확인하실수있습니다.

카테고리	팀명	대표자	이메일
레이스	썰라이트인디고 레이싱	김병호	iris0411@swa.co.kr
	룩손몰	이진태	luxonmall@naver.com
	부산과학기술대학교	김창규	race112@hanmail.com
	원레이싱	유병욱	mjoneracing@gmail.com
	브랜뉴레이싱	정강용	jns0107@naver.com
	Team_PITSTART X 무한질주	김상운	mhjz-team@hanmail.net
	레드라인	오병진	rally5@naver.com
	이레인모터스포츠	유경사	woori@erainracing.com
	KMSA MOTORSPORT	최정원	kmsa21@hanmail.net
	금호타이어 & SLM	신영학	speedshin1@naver.com
	비트알앤디	신수욱	kdtr50@naver.com
	다이나믹	심상학	skidcarkorea@gmail.com
	스토머레이싱	노인섭	wow-nic@hanmail.net
	차고모터스	이영배	driveran@naver.com
	토바레이싱	이승배	ustirestory@hanmail.net
	인제레이싱팀	김정수	wtcc1@naver.com
	미르레이싱	이충상	eunne01@naver.com
	HANKOOK COMPETITION	조항우	info@atlasbxracing.com
	서한GP	장현준	gp@racingahead.co.kr
	O-NE RACING	장준수	james.lee824@gmail.com
	JUN-FITTED Racing	박정준	miragecookie@gmail.com
	JBRT MOTORSPORT	김주영	jbrt_superlap@naver.com
	피카올 레이싱	조형래	ceo@pcarmall.com
	불가스모터스포츠	김병형	gnlwjd5524@naver.com
	레이스그래프	조순호	soonho.jo@racegraph.co.kr
	DCT RACING	박재성	jays1004@gmail.com

98

99

카테고리	팀명	대표자	이메일
레이스	TEAM KERS	남기문	piterfen76@naver.com
	브로스 모터스포츠 x MET	정의철	jin@bros.kr
	SQDA – GRIT Motorsport	이창우	scott.kim@gritmotortainment.com
	GRIT Motorsport	이창우	scott.kim@gritmotortainment.com
	BMP Performance	정준모	introterran@naver.com
	투케이바디(2KBODY)	강운섭	bigcloud27@naver.com
	Redcon Motorsport	박재홍	redconkorea@naver.com
	데이브컨텍스트	김태영	tykim@davecontext.com
	비앙코웍스	라이안리	biancoworkstex@gmail.com
	이고레이싱	유제욱	anstpgus00@naver.com
	MMX 모터스포츠	김동우	face9090@naver.com
	L&K MOTORS	김도균	iukdk@hanmail.com
	GR1D Motorsport(그리드 모터스포츠)	조승	whtmd6111@hanmail.net
	UPPER SPEED	마승모	admin@jungahnglobal.com
	MIM Racing(엠아이엠 레이싱)	이규용	info@motioninmotorsport.com
	대건모터스	한경완	atomrose@naver.com
	고잉패스터	이서영	teamgoingfaster1@gmail.com
	E Racing X VITESSE	제성욱	zega2013@naver.com
	SNT Motors	서국보	rnrg9597@naver.com
	자이언트팩토리	송덕삼	songduksam@naver.com
카트	팀첼린저	송재형	1107sjhyd@naver.com
	MSS	최정우	npcsks33@gmail.com
	STEER Motor Sports	박찬영	powerl00@naver.com
	피노카트레이싱	김성호	dongkki21@naver.com
	카티노	김해수	kartinno@naver.com
	KRT	임재홍	koreakart@naver.com
	파주스피드파크	김태은	kart11@daum.net
	크레이지 레이싱	권순일	crtkart@naver.com
	TEAM MAX	신상문	hana2go@daum.net
	F5-MONSTER RACING TEAM	김태훈	ttk1256@naver.com
	JMKART	정재민	jaemin1389@naver.com
	임팩트레이싱	유형민	taz3751@naver.com
E 스포츠 레이스	PROJECT-K	강진성	koreakart1@naver.com
	DCT RACING	박재성	jays1004@gmail.com
	DCT e Racing	박재성	jays1004@gmail.com
	DCT e Sports	박재성	jays1004@gmail.com

카레이서 첫걸음

발행인 대한자동차경주협회장
발행처 대한자동차경주협회
발행일 2025년 5월 1일
협력 CJ대한통운
디자인 Anatomy Grid



대한자동차경주협회
KOREA AUTOMOBILE RACING ASSOCIATION