

WORLD ACADEMIES

A Better Drive

에우로페오 디자인 대학 자동차디자인학과



이탈리아 토리노의 에우로페오 디자인 대학 운송기디자인학부에서는 자동차, 오토바이, 오토, 열차까지 운송 기기 디자인의 모든 것을 배울 수 있다. 특히 실력 있는 자동차 디자이너를 키워 내는 산학 협력 교육 프로그램이 유명하다.

For more than two decades the Transportation Design School of Istituto Europeo di Design in Turin, Italy, has produced the men and women who shape what you drive.

자동차업계에서 차량 디자인은 패션으로 치면 '오트 쿠티르'에 해당한다. 보기에 화려하고 매출에 크게 기여하는 분야인 데다 한 작업장의 디자이너 수가 엔지니어에 비해 20 대 1의 비율로 희소하기 때문이다. 달리 말하면, 그만큼 디자이너들 사이의 경쟁도 치열하고 실력과 전문성을 두루 갖춰야 살아남을 수 있다는 얘기다. 이스티투토 에우로페오 디 디자인, 즉 에우로페오 디자인 대학은 바로 그 경쟁력 있는 자동차 디자이너의 산실이다. 그러나 1년의 졸업생 수는 학사 35명, 석사 10명에 불과하다.

에우로페오 디자인 대학은 이탈리아 토리노, 밀라노, 로마, 칼리아리, 베네치아, 피렌체와 스페인 마드리드, 바르셀로나, 브라질 상파울루 등 전 세계 열세 곳에 분교를 두고 있다. 그중에서 토리노 캠퍼스의 운송기디자인학부가 명성을 얻은 것은 결코 우연이 아니다. 이탈리아 북부의 공업 도시 토리노는 이탈리아 자동차 기업 '피아트'의 탄생지이며 2008년에는 국제산업디자인 단체협의회에서 '세계 디자인 수도'로 선정된 도시다.

학교가 들어선 1989년만 해도 토리노는 지금의 활기찬 풍경과 달리 암울한 기운이 감돌았다. 높은 실업률과 경기 침체로 대외 이미지가 심각하게 손상되었다. 그런 악재 속에서도 시 당국은 각고의 노력 끝에 눈부신 발전을 이룩했다. 그 덕분에 토리노는 도시 재건의 표본이 되었고, 에우로페오 디자인 대학은 세계 각국의 인재들이 모여드는 교육 기관으로 우뚝 섰다.

전직 산업 디자이너로 베네수엘라 출신인 체사르 멘도차 학장은 충분히 누릴 만한 영예라고 말한다. "우리에게는 일류가 되고 싶은 집념이 있습니다. 마음 편하게 그림을 그리며 예술을 향유하는 것이 전부가 아니에요." 자칭 이탈리아 예찬론자인 그는 훌륭한 이탈리아 디자인의 근간으로 열정과 감성을 거듭 강조한다. "학교를 찾는 해외 유학생들이 이탈리아 디자인이 무엇인지 진지하게 배우고, 이탈리아 자동차 산업에서 중요한 구성원으로 성장할 수 있는 발판을 마련해 주는 것이 우리의 역할입니다."

얼마 전 석사 과정을 졸업한 엠레 우스멘은 연필을 쥐기 시작했다. "선택의 문제가 아니었어요. 자동차 디자이너가 될 운명이었던 것 같아요." 자동차 디자인은 손으로 그리든 디지털 기술을 활용하든 일단 그림 실력이 기본이다. 하지만 일반 시각 디자인과 달리 자동차 디자인은 특화된 분야이기 때문에 창조적 기술적 분석적 능력과 기술도 고루 요구된다. "학교는 아주 훌륭하지만, 수업이 아주 고된 편입니다. 학기마다 9과목 내지 11과목을 들어야 하는데, 이론 수업보다 실습이 많아요. 하지만 적절하게 균형 잡힌 커리큘럼이라고 생각해요." 한국인 유학생 정승훈 씨의 말이다.

교과 과목으로는 디자인 방법론, 그래픽 디자인, 제도(製圖), 재료학, 3D 모델링은 물론 형태심리학, 미술 디자인사, 사회유행학 등이 있다. "교수님들이 자동차 분야만 공부하면 안 된다고

Car design is the haute couture of the automotive industry. It's glamorous, lucrative and, with a ratio of 20 engineers to one designer in the workplace, it's fiercely competitive. The Transportation Design School at the Istituto Europeo di Design (IED) is one of only 20 specialized schools in the world, and annually just 35 students graduate from the diploma course and around 10 from the master's program.

It's no accident that the school is located in Turin, the birthplace of Fiat and the first city to be named a World Design Capital. Though when IED was established here in 1989 the city was more grit than chic. With high unemployment and low economic output, it had a serious image problem. Two decades on and the transformation is impressive: The city is showcased as a model of urban regeneration and the Transportation Design School has a global reputation. It's a great position to be in, confirms school director, Venezuela-born César Mendoza, a former industrial designer. "Our obsession is to be No 1; we're not here to play," he says. Mendoza is a committed Italophile who refers often to the passion and feeling that he says underlie great Italian design. "We're Italian, and if you come from abroad you can learn what Italian design is, and you can be part of that."

Emre Husmen, a recent graduate from the master's program, says he's been sketching vehicles since he could hold a pencil. "It wasn't a choice. I believe I was born to do this," he says. And though excellent drawing skills, both traditional and digital, are fundamental, transportation design is a very specialized field and requires a myriad of creative, technical and analytical skills. "This school is great but tough," admits Jeong Seung-hun, a second-year diploma student. "Every semester we have between nine and 11 subjects, and there are more practical than theoretical classes. I think it's the right balance."

The diploma syllabus includes design methodology, graphic design, technical drawing, materials and 3D modeling as well as psychology of form, the history of art and design, and the sociology of trends. "One of my professors always reminds us not just to study the world of cars, but to be open to other parallel universes like art, architecture, fashion, product designs and graphics,"



토리노에 위치한 에우로페오 디자인 대학 학생들이 교내 작업실에서 디자인한 자동차의 소형 모델 제작 준비를 하고 있다(위). 학교와 관련된 각종 정보를 제공하는 홍보실(아래 왼쪽). 2011년 페라리 월드 디자인 콘테스트에 참가한 학생들이 제작한 4분의 1 축소 모형 작품. 자동차디자인학과 학생들은 전 세계 디자인 경연 대회에서 상을 휩쓸고 있다(아래 오른쪽).

Students at the Istituto Europeo di Design in Turin, Italy, prepare to make small models of their car designs in the school's mold laboratory (above). The school's information and guidance service office (below left). A 1:4 scale-sized model made by students who participated in the Ferrari World Design Contest 2011. The school routinely wins prizes at major international design competitions (below right).





학생들이 3륜 오토바이의 실제 크기 모형을 제작하고 있다(위). 에우로페오 디자인 대학의 자동차디자인학과는 훌륭한 평판 덕분에 전 세계 디자이너 지망생들이 찾아온다(아래 왼쪽). 토리노 캠퍼스는 도심 속 옛 수녀원 건물에 자리하고 있다. 자동차 제작사 '피아트'의 탄생지인 토리노는 유럽의 디자인 중심지로 자리매김했다(아래 오른쪽).

Students at work on the full-scale model of a tricruiser motorcycle inspired by the F3 and F4 models from MV Agusta (above). IED has a diverse student body, attracting aspiring car designers from around the world due to its reputation (below left). The IED Turin campus is housed in a former convent downtown. Turin, where carmaker Fiat was founded, has become a major center for design in Europe (below right).



를 말씀하세요. 미술, 건축, 패션, 제품 디자인, 그래픽 등 다양한 분야의 디자인에도 관심을 가져야 한다고 강조하세요.” 정승훈 씨의 귀뜸이다. 1년차 필수 교과 과정을 마친 학생들은 자동차나 오토바이, 요트, 열차 디자인 중에서 전공 분야를 선택한다. 지원자가 가장 많이 몰리는 분야는 단연 자동차 디자인이다.

숨은 영웅들 학교의 교수진 80명은 다들 현장에서 왕성하게 활동하는 전문가들이다. 덕분에 자동차 기업과도 긴밀하게 협력을 맺고 있다. “교수들은 오전에 각자 차를 만들고, 오후에는 그 기술을 학생들에게 가르칩니다.” 멘도차 학장의 설명이다. 물론 전 세계 모든 디자인 학교가 이런 식으로 운영하진 않는다. “자동차업계와 밀접하게 연계되어 있는 것이 이 학교의 가장 큰 강점이에요. 교수님들이 모두 세계 유수의 디자인 스튜디오 출신이거든요. 학생들의 시야를 넓혀 나가기에 딱 좋은 교수들이죠.” 최근 석사 과정을 졸업한 천 진쉬안이 자랑스럽게 거둔다.

에우로페오 디자인 대학의 학생들은 산학 협력 프로그램을 통해 꿈에 그리던 기회를 얻는다. 실제로 2년제 석사 과정 학생들은 페라리, 아바르트, 맥라렌 같은 세계적인 자동차 브랜드와 협업해 콘셉트 카를 제작하기도 한다. 프로젝트에 대한 아이디어는 학교 측이 제시하지만, 협업을 먼저 제안하는 것은 브랜드 쪽이다. “우리가 브랜드 측에 먼저 이런저런 제안을 하는 게 아닙니다. 브랜드가 우리에게 원하는 내용을 적극적으로 이야기하고 프로젝트를 꾸려 나가죠.” 멘도차 학장의 설명이다.

협업의 결과물은 제네바 모터쇼 같은 국제 자동차 행사에 출품된다. 학교는 개교 이래 전 세계의 디자인 상을 휩쓸며 성공적인 역사를 만들어 왔다. 학교 측은 이러한 성과가 학생들과 교수진의 남다른 교육 철학이 탄생시킨 결과물이라고 강조한다. 그 철학이란 현직 자동차 디자이너들처럼 철저하게 전문가의 자세로 임하는 것. 프로젝트가 시작되면 학생들은 저마다 디자인을 하나씩 내놓는다. 그중 3분의 1을 채택해 두세 명이 한 조를 이뤄 각 디자인마다 실물 크기의 4분의 1 비율로 진흙 모형을 만든다. 치열한 심사를 거쳐 최종 모델이 선정되면 그때부터 모든 학생이 한 모델의 세부 디자인 작업에 돌입한다.

“모든 자동차 탄생의 배후에는 숨은 영웅이 많아요. 무엇보다 자동차 디자인 작업에서는 팀워크가 핵심입니다.” 천 진쉬안이 덧붙인다. 천 진쉬안은 올해 제네바 모터쇼에 출품된 ‘치시탈리아 202 E’를 디자인했다. 운송기기디자인학부는 미래 지향적이고 추상적인 것을 가르치기보다는 학생들의 취업과 커리어 개발을 위한 실용적인 디자인을 강조한다. “우리 학교는 등록금 장사를 하는 곳이 아닙니다. 앞으로도 학생들의 미래와 꿈을 위해 지원과 투자를 아끼지 않을 겁니다.” 멘도차 학장이 한껏 자부심을 드러내며 말했다. ● 글 캣 골리니 사진 카를로 모루키오

Jeong says. After a compulsory first year, students can choose to specialize in car design or bike, yacht and train design, though it's the former that attracts the majority.

Unknown Heroes The 80 faculty members are all working professionals, and the school works in close collaboration with carmakers. “The staff makes cars in the morning and shows others how to do it in the afternoon,” says Mendoza, though apparently not all schools work this way. “The connection between the school and the car design industry is the strength of IED Turin,” agrees Chen Chin-hsuan, a recent master's graduate. “All the teachers are from world-class design studios, which can really open a student's eyes.”

Some of the collaboration work is the stuff of dreams: Students in the two-year master's program get to build a concept car for some of the world's leading carmakers — including Ferrari, Abarth and McLaren. And though it's the school that comes up with the idea for the projects, it's the brands that ultimately call the shots. “We don't tell the brands what to do, it's the opposite: They tell us what they want,” says Mendoza.

The school has a successful history showcasing the results of these projects at events like the prestigious Geneva International Motor Show and has garnered a long list of prizes at global design competitions. However, they stress that the end result is always the outcome of a process central to their philosophy: replicating the reality of the workplace. For these projects each student comes up with a design, and around a third of these are selected. Working in pairs or groups of three, the designs are then made up in clay in 1:4 scale size. After a tough final selection, one design is chosen and the entire group then works together to design the car. “Every car has numerous unknown heroes behind it,” says Chen, who designed the Cisitalia 202 E unveiled at Geneva this year. “In car design, it's always about teamwork.”

Only one of the four courses on offer could be dubbed futuristic. The others focus on design for the near future with the aim of preparing students for work. Mendoza emphasizes, “We're not selling courses, we're preparing futures.” ● By Cat Golini Photographs by Carlo Morucchio