

서울에서 주말에 자전거를 꺼내 들면 선택지는 끝이 없다. 북쪽으로는 중랑천과 북한강, 남쪽으로는 탄천과 분당, 동쪽으로는 한강의 다리들이 촘촘하게 이어진다. 그중에서도 강남을 생활권으로 삼는 라이더 사이에서 자주 오가는 루트가 있다. 멀리 가지 않고도 도시의 결을 따라 흐르다가 물길 위에서 속도를 풀어 보는 반나절짜리 순환 코스, 사람들은 이 편안한 한 바퀴를 강남 짬오라고 부른다. 이름 그대로 강도가 세지 않다. 훈련 반, 산책 반의 감각으로 도심과 하천길을 이어 붙인, 절반짜리 강남. 마음만 먹으면 아침 한 타임에 다녀와 점심을 집에서 먹을 수 있다.

## 강남 짬오의 감각

강남 짬오라는 말을 처음 들었을 때의 인상은 반신반의였다. 강남은 교차로가 많고, 신호가 잦고, 자동차가 바빠서 자전거를 타기엔 복잡하다고 느끼기 쉽다. 정작 타 보면 묘한 균형이 있다. 시동을 거는 구간은 도심의 직선과 신호 리듬, 중반은 양재천과 탄천의 나무 그늘과 물소리, 마지막은 한강의 개방감과 다리 아래 그늘. 지루하지 않게 풍경이 바뀐다. 몸은 열이 나고, 마음은 서늘해지는 종류의 루트다.

이 코스의 핵심은 거리와 시간의 효율이다. 경로를 짧게 잡으면 30 km 안팎, 잠실을 지나 반포대교를 넘어 압구정으로 달아도 40 km 전후, 판교나 수서 쪽으로 조금만 남하해도 50 km까지 늘어난다. 평지를 중심으로 하되, 합수부의 오르내림과 나들목 램프에서 순간적으로 힘을 주면 지루하지 않다. 속도는 상황에 따라 달라지지만, 하천길이 붐비지 않는 시간이라면 평균 25 km/h 안팎을 유지하기 좋다. 주말 오전 7시 전에 출발하면 신호 대기과 보행자 흐름이 훨씬 덜해 흐름이 끊기지 않는다.

## 어디서 어떻게 시작할까

강남 짬오의 실용성은 출발 지점을 유연하게 잡을 수 있다는 장점에서 나온다. 압구정 로데오 사거리, 선정릉역 근처, 삼성역 뒷길, 강남역 남쪽, 서초 구간의 양재천 합류점 같은 곳을 많이 쓴다. 모두 지하철 접근성이 좋고, 락이나 공유 자전거로 시작했다가 다시 회수하기도 편하다. 경험상 주말엔 6시 30분에서 8시 사이에 출발하면 몸도 도로 사정도 한결 나아진다. 해가 높아지기 전의 공기, 여유 있는 편의점 아침 메뉴, 자전거도로를 점거해버리는 인파가 몰려오기 전의 고요. 10시가 넘어가면 양재천과 한강의 보행자 밀도가 확연히 늘고, 반려견 리드 줄과 유모차 사이를 조심스럽게 비집고 흐름을 유지해야 한다.

도심 스타트는 약간의 신호와 차선을 요구한다. 직진 우선의 큰 대로보다는 한 블록 뒤의 보조 도로를 엮는 편이 마음이 편하다. 테헤란로는 출퇴근 시간대엔 굳이 올라갈 필요가 없다. 도산대로는 직선과 교차로 리듬이 나쁘지 않지만 우회전 차량의 눈치가 필요하다. 자전거 전용 차로가 있는 구간도 있지만 길게 이어지지 않아 표지판을 미리 확인하면서 자연스럽게 합류해야 한다.

## 코스의 골격, 이렇게 잡는다

오랜만에 강남 짬오를 탄다고 하면 나는 보통 압구정에서 몸을 풀고 양재천을 거쳐 탄천, 한강으로 연결하는 삼각형에 가까운 순환을 그린다. 숫자에 집착하기보다 감각으로 조정하는 편이 편하다. 그럼에도 초행이라면 이 정도의 골격을 잡아두면 해매지 않는다.

- 압구정 - 학동·봉은사로 내륙 워밍업 - 양재천 진입
- 양재천 상류 혹은 하류로 5~8 km 유영 - 탄천 합류
- 탄천을 타고 북쪽 합수부까지 진입 - 잠실대교 하부 통과
- 한강 좌안 혹은 우안으로 반포·잠원 방면 이동
- 압구정·청담 일대로 복귀해 도심 쿨다운

압구정의 도로는 아침 일찍이면 차가 분산되어 있다. 로데오 거리의 짧은 업다운을 타고 봉은사로로 넘어가면 경사진 구간이 거의 없이 고른 페달링이 가능하다. 양재천은 어느 지점에서나 진입할 수 있지만, 보통 구룡산 자락 쪽의 완만한 경사나 대치동 쪽 다리 밑에서 합류하는 편이 자연스럽다. 양재천은 상류쪽으로 가면 점차 보행자 밀도가 낮아진다. 성수기에도 그늘이 끊기지 않아 여름철 라이딩에서 생존 시간을 길게 확보해 준다.

탄천은 물길이 넓어지며 시야가 열린다. 드문드문 물수리와 왜가리를 만난다. 하천 제방에 바람이 걸릴 때는 체감 속도가 확 줄어들 수 있다. 북쪽 합수부까지는 부담 없는 평지지만, 나들목과 교량 밑의 S자형 램프가 자잘한

인터벌을 만들어 준다. 한강합류부, 특히 잠실대교와 탄천 합수부 주변은 라이더와 러너, 킥보드가 한데 엮이기 쉬운 자리다. 시야를 넓게 쓰되, 벨을 지나치게 올리는 대신 진로를 미리 예고하는 편이 더 예의 바르다.

한강 구간은 좌안과 우안의 성격이 다르다. 잠실에서 반포, 잠원으로 이어지는 남단은 자전거 전용 폭이 넓은 구간과 공유 구간이 번갈아 등장한다. 반포대교 아래 그늘에서는 잠시 내려 수분과 당을 채워 넣기 좋다. 북단을 택해 잠실에서 청담, 성수 방향으로 건너가 압구정으로 내려오는 변형도 있다. 다리 위의 바람과 보행자, 관광객의 포토타임을 감안하면 속도를 무리하게 끌어올릴 이유는 없다. 사진이 많고 머무는 사람이 많다. 리듬을 한 박자 늦추면 사고의 대부분이 사라진다.

## 표면과 경사의 디테일

강남 쪽오는 대체로 평탄하지만, 움푹임을 기억하는 몇몇 지점이 있다. 양재천의 콘크리트 포장과 아스팔트가 번갈아 나오는 구간에서는 이음부가 미세한 충격을 준다. 타이어 공기압을 한두 psi 낮추거나, 28~32c 폭을 쓰면 손목이 편하다. 반려견 산책이 잦은 주거 구간에서는 미끄럼 방지 포설이 많아진다. 젖은 날이면 저속으로 통과하는 것이 현명하다.

한강의 다리 밑 나들목은 비나 이슬, 혹은 앞날의 물을 끌어와 마른 날에도 젖어 있는 경우가 있다. 갈색의 얇은 진흙막이 생긴 날, 특히 오전에는 브레이크가 생각보다 늦게 듣는다. 디스크 브레이크라도 첫 번쭝은 한두 번 가볍게 당겨 패드의 수분을 털고 들어가면 심리적 여유가 생긴다.

바람의 변수도 중요하다. 한강은 남서풍이 불면 반포 쪽으로 내려갈 때 정면 혹은 사선 맞바람이 된다. 초행자는 속도가 나오지 않는다고 체력이 떨어졌다고 생각하기 쉽다. 돌아올 때는 같은 힘으로도 속도가 3~5 km/h 가볍게 올라간다. 진행 방향의 기준점을 잡고, 구간 평균 속도를 너그럽게 책정하면 마음이 편하다.

## 보급과 쉬의 요령

강남 쪽오의 미덕은 언제든지 물과 음식이 가깝다는 데 있다. 양재천과 탄천, 한강에는 간격을 두고 급수대가 있다. 일률적으로 운영 시간이 고정되어 있지 않다. 겨울철에는 잠겨 있는 곳이 많고, 봄과 가을에는 오전 8~9시 이후에야 물이 나오는 경우가 있다. 물병 하나는 미지근한 물, 다른 하나는 전해질을 가볍게 타 두면 더운 날 체감 피로가 확 줄어든다. 한강공원 내 매점은 대체로 오전 9시 전후부터 문을 연다. 이른 라이딩이라면 편의점이 보이는 다리 근처 출구로 한 번 올라 노란 바나나 하나, 따뜻한 어묵 국물 한 컵으로 몸을 덥히는 정도가 효율적이다.

잠원 한강공원과 반포 일대는 자전거 거치대가 넉넉하다. 단, 주말 점심 무렵이면 카페 앞에 자전거가 겹겹이 쌓인다. 자전거 자물쇠는 가볍더라도 하나는 꼭 챙긴다. 도시에서의 분실은 확률로 따져 보면 낮지 않다. 압구정, 청담의 골목 카페는 분위기가 좋아 오래 머물고 싶지만, 땀 식고 체온이 떨어지면 돌아오는 길이 괜히 늘어진다. 10~15분 안쪽으로 끊어 가는 리듬이 좋다.

## 어떤 자전거가 어울릴까

평지 위주인 만큼 로드바이크의 미덕이 잘 드러난다. 28c 타이어를 70~80 psi로 맞추면 속도와 승차감이 적당히 타협된다. 카본 휠의 고프로파일은 바람 많은 날에는 핸들링이 민감해진다. 바람이 걱정되면 40 mm 이하의 림 높이가 편하다. 디스크나 림 브레이크 모두 무리가 없다. 다만 다리 밑 젖은 노면을 지나갈 때 림 브레이크는 제동 거리가 길어질 수 있다.

하이브리드나 미니벨로도 충분히 즐거운 코스다. 크랭크 길이가 짧고 기어비가 가벼우면 램프의 순간 가속이 쉬워진다. 미니벨로는 작은 바퀴 덕분에 노면 미세 진동을 더 많이 전달하므로 타이어 폭을 넓히는 편이 승차감에 이롭다. 전기자전거는 속도 관리만 잘 하면 체력 차이가 큰 동행과의 라이딩에도 유용하다. 한강의 일부 공유 구간은 권고 속도가 20 km/h 안팎으로 표기되어 있다. 전기자전거라고 해서 그 선을 편칭하듯 누르다 보면 눈총을 받는다.

가방은 허리보다는 탑튜브 백이나 소형 새들백이 낫다. 짧은 거리라도 허리에 걸치면 페달링 리듬이 깨진다. 펌크 대비용으로 CO2 카트리지가 하나, 작은 미니펌프 하나. 하천길엔 음나무 가시가 떨어진 구간이 있어 튜블리스라도 실란트가 한계치를 넘기면 뺨 맞듯 터진다. 펌크킷은 기분을 지켜 준다.

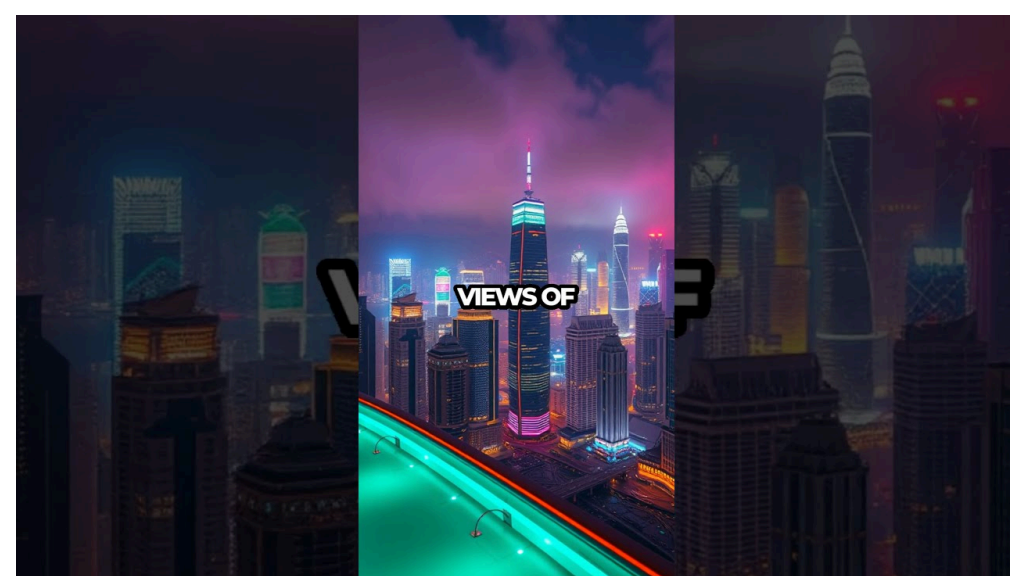
# 페이스를 나누는 법

강남 점오의 진짜 묘미는 리듬 배분이다. 도심 워밍업에서 과하게 힘을 쓰지 않는다. 초반 15~20분은 케이던스 90 전후, 심박은 평소 기준의 60~70%로 두고 관절에 기름칠 하듯 풀어 준다. 양재천과 탄천에서 본 페이스를 찾는다. 주변 라이더와 은근히 경쟁 구도가 만들기 쉬운데, 초반 승부욕이 후반 한강의 맞바람을 만났을 때 뒤통수를 친다. 합수부에서 한강으로 진입할 때 바람을 보고 페이스를 한 단계 낮춘다. 반포와 잠원 사이에서 서쪽으로 움직이면 오전에도 종종 맞바람이 걸린다. 점오를 훈련으로 삼는 날에는 각 다리 사이, 예를 들어 잠실대교에서 청담대교, 청담에서 잠원까지를 인터벌로 나눠 3분 하드, 3분 이지 같은 패턴을 만들어 보자. 여유 라이딩의 날에는 다리 밑 그늘마다 1~2분씩 내려서 스트레칭을 해도 좋다.

그룹 라이딩은 길의 매너가 전부다. 두 줄 대형은 꼭 필요한 구간을 빼면 피하고, 선두는 갑작스런 감속을 하지 않는다. 뒤에 있는 사람의 시야는 내 어깨에서 시작된다는 걸 잊지 않는다. 수신호는 크고 과장되게. 모르는 사람이라도 내 바로 앞에 들어왔다면 그 순간부터는 동료라고 생각하고 간격을 충분히 둔다.

# 계절이 바꾸는 표정

봄에는 황사와 꽃가루가 단체로 공격해 온다. 평소 문제 없던 사람도 양재천 구간에서는 코가 근질거리고 눈이 시릴 수 있다. 얇은 버프 하나면 고통이 훨씬 줄어든다. 봄비 뒤에는 둔치가 질척해지고, 자전거도로로 흘러든 흙탕물과 나뭇잎이 얇은 비누막처럼 미끄럽다. 굳이 타이어 폭을 줄이는 시즌이 아니다.



여름은 그들의 가치가 치솟는 시기다. 양재천과 탄천에서 심박을 튀기지 말고, 한강에서는 머리에 물을 한 번 끼얹고 가는 편이 낫다. 한강엔 그들이 적고 복사열이 심해 오전 10시를 넘기면 바닥에서 열이 오른다. 자외선 차단제는 2시간 주기로 덧바르고, 전해질은 물병에 한 번 더 탄다. 얼음이 있는 편의점을 만나면 500 ml 아이스컵 하나에 물병의 반을 붓고 뚜껑을 닫는다. 얼음물 병 하나가 끝까지 라이드를 지켜 준다.

가을은 바람과 낙엽, 낮은 햇각이 변수다. 다리 밑으로 들어갈 때 빛이 갑자기 사라졌다가 다시 나타나는 구간이 반복되니 선글라스 렌즈를 중간 밝기로 맞춘다. 낙엽은 마른 듯 보여도 그 밑에 축축함을 감출 때가 많다. 미세하게 브레이크를 당기며 코너를 들어가지 말고, 직선에서 속도를 충분히 줄인 뒤 페달을 멈추고 중립으로 굴러 나오는 감각을 익히면 안전하다.

겨울은 바람의 방향보다 노면의 얼음을 더 본다. 합수부 인근, 그늘진 램프, 분수대 주변이 주의 구간이다. 라텍스 튜브는 날이 추우면 기압 변화에 민감하게 반응한다. 압력을 평소보다 5~10 psi 낮추고, 짧게 짧게 끊어 타는 방식으로 점오를 누르면 체온 유지만으로도 아주 훌륭한 훈련이 된다.

# 변형 루트를 즐기는 방법

강남 점오의 강점은 길이 덧씌우기가 쉽다는 것이다. 비슷한 시간대, 비슷한 피로도로도 표정을 여러 개 만들 수 있다. 양재천에서 상류 방향으로 더 올라가 구룡산 자락 아래까지 찍고 돌아오는 방식은 보행자 밀도를 크게 줄여 준다. 탄천에서는 남쪽으로 수서, 북정을 지나 판교의 초입까지 닿을 수 있다. 돌아오는 길을 한강이 아닌 도

심으로 틀어 강남대로의 직선을 타고 내려오는 것도 색다르다. 이때는 토요일보다는 일요일 아침이 더 한산하고, 버스 전용차로 운영을 꼭 확인해야 한다.

한강에서는 잠실대교 대신 잠실철교를 건너 뒤 성수동을 가볍게 스쳐 압구정으로 내려오는 루트가 있다. 성수의 로스터리 카페는 일찍 여는 곳이 드물지 않다. 다만 자전거 거치와 동선이 복잡해질 수 있다. 도시의 골목은 라이딩보다 산책의 리듬이 훨씬 어울린다. 자전거를 끌고 이동하는 시간을 감안해 전체 일정에 20~30분을 추가한다.

거리와 시간을 조금만 늘려도 성취감이 달라진다. 잠원 한강공원에서 서쪽으로 더 밀어 여의도 윤중로를 한 바퀴 두르면 12~15 km가 늘어난다. 물론 이때는 더 이상 강남 점오라 부르기 어렵다. 그럼에도 강남을 베이스로 움직인다는 점에서 감각의 연속성이 있다.

## 사고를 줄이는 작은 습관 다섯 가지

- 나들목 진입 전, 시야가 트이기 시작하는 지점에서 가볍게 페달을 멈추고 핸들을 곧게 세운다.
- 보행자 등 뒤 10 m 전에서 벨을 두 번, 5 m 전에서 한 번, 그리고 좌측 통과를 짧게 알린다.
- 다리 밑 그늘 구간 3 m 전에서 브레이크를 한 번 가볍게 당겨 패드를 데운다.
- 합수부와 교차 구간에서는 오른발이 위에 오도록 페달을 정렬해 언제든지 감속할 준비를 한다.
- 그룹에서는 선두가 속도를 올릴 때 구호를 짧고 크게, 줄이 길어지면 30초 안에 제자리를 찾는다.

작은 습관이 쌓이면 라이딩은 훨씬 덜 피곤해진다. 안전은 스킬이 아니라 루틴이라는 걸 몸이 기억한다.

## 비 예보가 있는 날의 작전

비가 온다는 예보가 있을 때 강남 점오를 포기할 필요는 없다. 다만 경로를 짧게, 회피 루트를 많게, 속도는 한 단계 낮게 잡는다. 방수 재킷은 통풍이 핵심이다. 완벽히 비를 막는 옷은 안쪽에서 젖는다. 겨드랑이 지퍼가 있는 재킷 하나면 비와 땀의 균형을 맞출 수 있다. 브레이크 패드는 젖으면 생각보다 빨리 닳는다. 라이딩 후에는 바퀴를 분리해 패드와 림 혹은 로터를 물티슈로 닦아 준다. 체인은 물을 먹으면 다음 날까지 소리가 난다. 귀찮더라도 귀가 후 5분, 체인에 윤활을 올리고 여분을 닦아내자. 비가 올 때는 편의점 들르는 횟수를 늘려 체온을 관리한다. 따뜻한 음료 한 잔이 젖은 양말보다 체온 유지에 더 큰 영향을 준다.

## 강남 점오의 사람들

자전거를 타다 보면 길이 아니라 사람이 기억된다. 양재천의 아침마다 만나는 러너, 탄천의 벤치에 앉아 낚싯대를 손질하는 어르신, 반포대교 분수 시간을 묻는 아이와 그 부모. 그 흐름 속에서 라이더는 도시의 시민으로서 존재감을 조용히 행사한다. 자전거가 차보다 빠른 순간은 많지 않지만, 자전거는 차가 닿지 못하는 감각에 도달한다. 강남 점오는 그 감각을 일상에 연결한다. 멀리 가지 않아도 속도를 낼 수 있고, 속도를 내지 않아도 멀리 간 듯 기분이 바뀐다.

처음 점오를 탔던 날, 양재천에서 탄천으로 합류하는 램프를 과하게 들어가 바깥쪽으로 밀렸다. 그날의 교훈은 단순했다. 도시의 코너는 산보다 갑자기 좁아지고, 사람은 자연보다 갑자기 나타난다. 다음 주말, 같은 램프를 반박자 일찍 감속해 들어갔다. 손끝이 편안했고, 어깨가 낮아졌고, 바퀴가 바닥과 친구처럼 붙었다. 그날 이후 강남 점오는 나에게 반나절의 리셋 버튼이 되었다.

## 시간표를 그려 보자

반나절 루틴을 예로 들어 보자. 6시 40분 압구정 출발, 봉은사로를 거쳐 7시 양재천 합류. 7시 30분 탄천으로 넘어가 합수부를 향한다. 8시 잠실대교 하부 통과, 한강 남단을 타고 반포를 지난다. 8시 20분 잠원 한강공원에서 짧은 보급, 물병에 얼음 보충. 8시 40분 반포대교 북단 혹은 잠수교를 선택해 압구정 쪽으로 전환. 9시 10분 로데오 사거리 근방 복귀. 스트레칭 10분, 근육이 아직 부드러울 때 샤워. 10시, 평소보다 일찍 먹는 단백질과 탄수화물 중심의 아침. 이 정도의 스케줄이라면 오후 일정에 무리가 없고, 여름의 더위도 피할 수 있다.

시간을 조금만 늦추면 모든 게 달라진다. 9시 이후 출발이라면 양재천에서 보행자 밀도에 발을 맞춘다. 페이스는 낮아지지만 주변 풍경을 더 자세히 본다. 강아지마다 걸음걸이가 다르고, 같은 다리 밑마다 다른 냄새와 소리가

있다. 주중에 쌓인 긴장을 푸는 목적이라면 이 느린 [강남 짬오](#) 리듬이 오히려 도움이 된다.

## 초급, 중급, 상급을 위한 작은 변주

초급 라이더라면 내륙 워밍업을 짧게 하고, 양재천을 왕복으로 길게 가져가자. 탄천 합류 전 두 번의 보급 기회를 만들고, 한강으로 나가는 램프는 비탈이 완만한 곳을 고른다. 총거리 25~30 km로도 충분하다.

중급 라이더는 탄천에서 합수부로 오른 뒤 한강에서 잠원까지 갈 때 다리 사이를 구간 훈련으로 쓴다. 3회 반복 정도면 숨이 가쁜데도 다리에 과부하가 쌓이지 않는다. 총거리 40~50 km면 감각이 올라오고, 오후에 피로가 남지 않는다.

상급 라이더는 판교 초입까지 내려간 뒤 돌아오거나, 여의도 변주를 엮는다. 다만 강남 짬오의 핵심인 반나절 효율을 잃지 않으려면 폭발 구간을 특정 지점에만 묶어라. 나머지는 도시의 흐름에 자신을 엮어두는 편이 다음 날의 훈련에도 이롭다.

## 메카닉의 눈으로 본 준비물과 세팅

자전거가 잘 굴러가려면 소리가 적어야 한다. 체인이 마르면 소리는 곧 저항이다. 전날 저녁 라이트와 속도계 배터리를 확인하고, 자석 혹은 마그넷 타입 센서라면 위치가 흔들리지 않았는지 본다. 튜블리스는 공기압이 빠지기 쉽다. 아침에 바늘을 콕콕 찌르듯 공기압 게이지로 수치를 본다. 휠 킥릴리즈 혹은 쓰루액셀 토크도 임의로 조이면 안 된다. 휴대 폰거치대는 진동이 반복되면 나사가 느슨해진다. 주중 출퇴근에서 문제 없던 고정력이 주말의 속도에서 갑자기 한계에 다다른다. 중요한 건 출발 전 3분. 시포스트 높이를 한 번 더 확인하고, 브레이크 레버 끝이 핸들바와 수평에 가까운지, 배선이 무릎과 문지르지 않는지, 신발 클릿의 각도가 어긋나지 않았는지를 본다. 이 몇 가지로 무릎 통증과 손 저림의 절반은 사라진다.

라이트는 낮에도 켜는다. 터널과 다리 밑 그늘에서 존재감을 만든다. 앞은 점등, 뒤는 점멸보다 점등이 오히려 눈에 덜 거슬리고 존재감이 또렷하다. 밝기는 200 루멘이면 충분하다. 더 밝으면 좋지만 배터리가 빨리 닳고, 도심에 선 과유불급이다.

## 강남 짬오가 주는 것

도시에서 자전거를 탄다는 건 늘 협상의 연속이다. 빠르게만 달리고 싶은 마음과, 서로의 길을 나눠 써야 하는 예의 사이의 협상. 강남 짬오는 그 균형을 몸으로 배운다. 조금만 일찍 일어나면 도시의 다른 얼굴을 본다. 껌질 같은 안개가 하천 위를 얇게 덮고, 다리 아래를 지날 때마다 공기가 한 톤 차갑다. 물병에서 얼음이 덜그럭거리다 어느 순간 조용해지고, 페달 스트로크가 비로소 매끈해지는 순간이 온다. 짧고 선명한 성취가 하루를 길게 만든다.

이 코스를 딱히 이름 붙여 부르지 않아도 된다. 다만 강남 짬오라는 이름은 익숙함의 미덕을 떠올리게 한다. 몇 번 타면 내가 좋아하는 벤치, 내가 선호하는 그늘, 내가 편한 램프 각도가 생긴다. 내 도시의 손잡이를 찾았다는 뜻이다. 먼 곳보다 가까운 곳이 더 자주, 더 깊게 우리를 바꾼다. 주말 한 바퀴, 강남 짬오는 거기에 정확히 맞는 루트다.