



※ 본 아티클은 CMP MEDIA LLC와의 라이선스 계약에 의해 국문으로 제공됩니다

게임플레이의 기본: 레이싱 장르의 정체성 위기

Gameplay Fundamentals: The Identity Crisis in the Racing Genre

마이크 로페즈(Mike Lopez)
가마수트라 등록일(2009.3. 11)

http://www.gamasutra.com/view/feature/3959/gameplay_fundamentals_the_.php

[이 기사를 쓴 EA, 래디컬, THQ 등에서 활동해 온 고참 디자이너 및 디자인 감독 마이크 로페즈는 레이싱 장르 게임의 구성을 살펴보고, 각 타이틀 간의 차이를 만드는 요소가 무엇인지를 물으며, 이러한 요소를 플레이어들에게 효과적으로 전달할 수 있는 방법을 모색하고 있다.]

1990년대 초반을 돌아보면 레이싱 장르는 게임 시장의 주요한 일부분으로 빠르게 자리잡아가고 있었다. 콘솔 레이싱 장르의 초기 시절에는 <수퍼 모나코 GP>, <인디 카 레이싱>, <포물러 원> 등 실제 세계를 모방한 게임이 부각되었다.

한편으로 그러한 게임과는 반대로 고전적이지 않은 레이싱 환경에 초점을 맞춘 게임도 있었다. 예를 들면 <아웃런>, <테스트드라이브> 같은 게임 들이다.

여러 해 동안 이러한 구분은 분명했다. 실제 세계의 스포츠의 모든 것을 비교적 사실적으로 재현한 게임은 “시뮬레이션” 레이싱 게임이었고, 그렇지 않은 게임은 “아케이드” 레이싱 게임으로 불렸다.

모든 레이싱 게임은 이 둘 중에 어느 한 곳에 속했다. 당시 아직 레이싱 게임은 개발 초기 시절이었고 콘솔의 기술적 제약상 시뮬레이션 카테고리에 속하는 게임과 아케이드 카테고리에 속하는 게임 간에는 확연한 구분이 있었다.

그러나 필자에게는 다행스럽게도 <로드 래쉬>를 필두로 이러한 구분에도 금이 가기 시작했다. 로드 래쉬는 전통적이지 않은 환경에 중점을 두었으므로 아케이드 카테고리로 보는 축이 대부분이었지만, 또한 전투라는 요소를 광범위하게 도입했기 때문이다. EA는 이 게임을 모터사이클 레이싱 컴뱃 게임으로 홍보하고 판촉했다.

몇 년 후 <트위스티드 메탈>이 등장하면서 업계에는 레이싱 컴뱃이라는 새로운 하위 장르가 생겨났다.

레이싱 게임이 진화를 거듭한 지도 어느덧 15년 이상의 시간이 흘렀다. 2009년 현재 간단하고 고전적인 아케이드/시뮬레이션 분류법은 여러 가지 다른 방향으로 진화하였으며, 아케이드/시뮬레이션 간의 경계가 불분명해진 현재의 레이싱 게임을 설명하는데 적합하지 않다.

현대의 레이싱 게임은 아케이드 게임과 시뮬레이션 게임 간의 경계가 희미해졌으며, 실행 시 나타나는 물리 모델의 복잡성, 레이싱 스타일 상 요구되는 기술, 트랙 유형(서킷, 포인트 투 포인트, 개방형 세계) 등 매우 다양하다.

산업 마케팅과 언론이 다양한 게임플레이의 발전을 추적하여 자세한 설명을 해주지 않았으므로 현대의 많은 레이싱 게임은 중대한 정체성 위기를 겪고 있으며 경쟁자들과 차별화되지 못하고 있다.

실제로 이러한 시장의 혼란 때문에 각 게임의 레이싱 경험을 더욱 잘 정의하고, 업계와 소비자들에게 현재 레이싱 게임이 어떤 위치에 와 있는지를 알리는 것이 중요해졌다. 이는 레이싱 게임이 주는 게임 경험을 정확히 이해하고 인식하려는 게임 개발자들과 디자이너들에게도 도움이 될 것이다.

필자의 의도는 마케터들과 언론이 현대의 레이싱 게임의 특성 프로필을 제대로 알리기 위해서 알아야 하는 세 가지 게임플레이 카테고리를 명확히 밝히는 것이다.

1. 메커니즘 수준

현대의 레이싱 게임은 플레이어들이 차량을 운전할 때 다양한 수준의 물리 모델과 운전 메커니즘을 제공한다.

오늘날 시뮬레이션이라는 용어의 의미는 애매모호하고 혼란스럽다. 또한 업계나 언론, 소비자에서도 이 말의 의미를 일관성 있게 사용하고 있지 않다. 시뮬레이션 게임은 어떤 때는 물리 모델을, 어떤 때는 전문 기계 기술지향적 레이스 스타일을, 어떤 때는 현실 세계 스포츠를 가리키는 말로 쓰여왔다.

오늘날 <프로젝트 고담 레이싱> 같은 레이싱 게임은 세부 물리 모델, 트랙에서 사용할 수 있는 전문 기술 등 고전적인 모터 스포츠 시뮬레이션의 많은 요소를 갖추고 있다, 그러나 현실 세계의 모터 스포츠용 차량이나 현실 세계의 포뮬러 원 또는 그랑프리 경기 트랙 같은 요소는 없다.

이러한 모호함을 갖춘 제어모델은 레이싱 장르의 정체성 위기를 불러일으킨 두 주범 중 하나이다. 기본적인 메커니즘 제어의 수준은 제품 박스에 적고, 리뷰에도 명시함으로써 소비자에게 분명히 알려야 하는 사항이다.

필자는 지나치게 일반적이고 애매모호한 시뮬레이션이라는 명칭을 버리고, 문자 기술자 또는 간단한 수준 척도를 사용하여 게임 내 메커니즘 제어 수준을 명확히 밝힐 것을 제안한다.

[‘물리’라는 단어에는 수학과 복잡성이라는 개념이 깔려 있기 때문 마케팅에 적합하지 않을 수도 있다. 따라서 모든 메커니즘이 차량 제어와 관련되어 있다는 것을 전제로 메커니즘 제어의 수준에 대한 논의에 초점을 맞추어야 할 것이다.]



<프로젝트 고담 레이싱>은 모터 스포츠 시뮬레이션에 있던 환상 세계와 현실 세계의 간격을 없애버렸다.

깊이있는 메커니즘 모델이란 다양한 제어가 가능할뿐더러 미세조정이 가능하고 회전, 미끄럼, 점프 등의 관리가 가능하며 더 나아가서 마찰력이나 미끄러짐에 연관되는 서스펜션 무게중심과 토크 등 보다 복잡한 부분까지 조절이 가능하다.

반면 깊이가 얇은 메커니즘 모델은 오직 스톱, 브레이크, 스티어링 휠 같은 걸로만 차량을 제어할 수 있고 미끄럼은 거의 못 타는 거나 마찬가지이다.

메커니즘 수준이 가장 낮은 것을 1로 하고, 가장 깊은 것을 10으로 했을 때 <아우트런>은 2, <릿지 레이서>는 3, <로드 래쉬>는 7, <프로젝트 고담 레이싱>은 9, <그란 투리스모>는 10으로 평가하겠다. 튜닝, 밸런싱 조절 기회까지 모두 감안한 평가이다.

<아우트런>과 <로드 래쉬>는 비록 최근 게임은 아니지만, 이들 게임도 메커니즘 수준을 파악하기 위해 사용했다. 물론 이들 게임이 프랜차이즈 버전에 따라 메커니즘 수준이 다르다는 점을 지적하는 사람도 있을 것이다. 정확한 지적이지만 독자들이 그 모든 것을 다해보지는 못했을 것이므로 모든 버전을 하나로 뭉뚱그려 판정했다. 새로운 프랜차이즈 버전에서 제어 모델이 다양화되거나 갑자기 크게 발전한 게임은 전성기를 누리고 있다고 판단한다.]

메커니즘 수준과 시뮬레이션이라는 타이틀에는 큰 연관이 있을 때도 있지만, 그렇지 않을 때도 있다. 개발팀에 따라서는 메커니즘 수준이 뛰어난 게임도 몇 가지 제어 장치로 쉽게 조작할 수 있으며 다양한 옵션을 통해 제어 수준을 조절할 수 있게도 만들 수 있다.

또한 현재의 AAA급 레이싱 게임은 메커니즘 수준이 최상위 수준이라는 점도 말해두고 싶다. 그러나 그 중 상당수가 현재의 케케묵고 부적절한 기준을 통해 아케이드 게임으로 분류되고 있다.

또한 메커니즘 수준이 뛰어나다고 난이도가 어렵고 접근성이 떨어지는 게임은 아니다. 개발팀에 따라서는 메커니즘 수준은 깊게 하되 쉽게 사서 쉽게 플레이하고, 대신 속달하기는 어렵게 만들 수도 있다. 반면 물리 모델의 수준이 낮은 게임 중에도 게임 방법을 배우거나 속달하기 아주 어려운 게임도 있다.

필자는 난이도와 접근성은 레이싱 스타일의 구성요소에 더욱 가깝다고 생각한다. 레이싱 스타일은 다음 장에서 언급할 것이다. 학습곡선이나 난이도가 명확하지 않을 경우 박스 뒤에 새겨진 별도의 척도를 통해 알아낼 수도 있다. PC 타이틀의 경우에도 이런 식으로 학습기간을 알아낼 수 있다.

2. 레이싱 스타일: 완벽한 라인 및 트랙 기억 vs. 경쟁

레이싱 장르의 정체성을 모호하게 한 또 다른 주범은 레이싱 스타일이다. 소비자들은 이걸 분명히 알고 게임을 사야 하고, 게임 개발자들도 게임을 만들 때 이걸 분명히 하고 난 다음에 만들어야 한다. 레이싱 스타일은 게임플레이의 미세하고 순간적인 초점에 따라 결정된다.

플레이어는 라인과 시간을 완벽히 맞추기 위해 트랙과 차량의 기술적 사항에 신경을 쓰는가? 아니면 경쟁에서 이기는 것에 더 신경을 쓰는가?

레이싱 스타일을 쉽게 측정하려면 트랙 기억이 게임 성공에 어떠한 영향을 미치는 지 알아보면 된다. 매우 기술적인 게임은 코스 내의 모든 선회로의 회전방향과 용기 정도 같은 미시적 내용까지 완벽히 기억해야 한다. 이런 세부사항까지 모두 기억하려면 기술적인 게임의 서킷은 짧아질 수 밖에 없다.

기술적이지 않은 게임은 아주 복잡한 선회로나 병목 지점 정도만 기억하면 된다. 따라서 신호등이나 불만한 풍경, 빌딩 등을 사용하여 플레이어가 트랙을 기억하도록 돕는 경우가 많다.

또한 경쟁에 초점이 맞춰진 게임(싱글플레이어나 멀티플레이어에 관계 없이)은 진로방해, 충돌, 제어도가 높은 미끄러짐, 드래프팅 같은 차들간의 상호작용 재현을 중요시한다. 속도관리, 진로방해, 추월, 추돌 논리 같은 미시적, 거시적 레벨의 AI 상호작용에도 초점을 맞추는 경우가 많다.

플레이어에게 한번에 많은 정보를 줄 때 현실감이 뛰어나다고 한다. 또한 그러면서 다른 차량에까지 엄청난 양의 트랙 세부정보를 기억시키기는 불가능하다. 따라서 현실감이 높은 게임은 원래 기술성이 덜할 수 밖에 없다.

<번아웃>과 같은 레이싱 게임은 비교적 깊은 제어 모델을 갖고 있으나 게임플레이의 기술성은 덜하며 완벽한 라인 및 피니시 타임에 중점을 두고 있지 않다. <로드 래쉬> 역시 그런 게임이며 레이싱 컴뱃이라는 하위 장르에 속하는 게임이다.

이렇듯 제어 모델의 깊이는 있지만 기술성은 없는 레이싱 게임을 아케이드 레이싱 게임으로 분류하는 것은 부적절하다. 이는 아케이드와 시뮬레이션의 이분법 사고의 한계를 부각시킬 뿐이다.

물리 모델은 매우 아케이드 게임답지만(붕 뜯 느낌이다) 완벽한 라인과 타임을 중시하여 게임플레이에는 고도의 기술을 요하는 <더트> 같은 게임은 아케이드도 시뮬레이션도

아니다. 이 게임 역시 랠리 레이싱 게임이라는 모호한 명칭이 붙어있는 데서도 이러한 사고의 한계는 나타난다.

게임을 12시간만 플레이 해봐도 과거의 애매모호한 범주 설정이 시대에 뒤쳐졌다는 것은 명백히 알 수 있다. 필자는 이 게임을 아케이드로도 시뮬레이션으로도 쉽게 부를 수 없다는 것을 알고 과연 리뷰에서 장르를 뭐라고 정했는지 살펴봐야 했다.



<더트>는 물리 모델은 붕 떠 있지만 트랙을 도는 데는 뛰어난 기술력과 기억력이 필요하다.

1에서 10까지의 척도를 사용하여, 1은 스타일 상 경쟁을 가장 중시하는 게임(그만큼 기술성은 떨어지는)으로 두고 10은 트랙을 완벽히 외워야 하는 기술성이 가장 높은 게임으로 했을 때 <나스카>는 1, <로드 래쉬>는 2.5, <니드 포 스피드>와 <번아웃>은 3.5, <프로젝트 고담 레이싱>과 <그란 투리스모>는 8, <바자: 에지 오브 리얼리티>, <릿지 레이스>는 10으로 볼 수 있다.

그러나 척도의 중간치에 해당하는 게임은 거의 없음에 주의하라. 이는 기술적인 운전과 경쟁은 게임플레이에서 상호양립이 힘든 요소이기 때문이다.

<프로젝트 고담 레이싱>과 <그란 투리스모>의 게임 제작기술과 게임 품질은 AAA급 중에서도 최정상급이다. 이 두 게임의 중점은 빠른 시간 내에 코스를 도는 것이지만 기술성을 강조한 대부분의 레이싱 게임보다도 경쟁이라는 요소를 더 잘 경험할 수 있다.



분명 <번아웃>은 트랙을 기억해야 할 필요는 최소화한 반면 차간 경쟁이나 상호작용에 중점을 맞춘 게임이다.

싱글플레이어 시의 경쟁의 양 역시 명백히 언급해야 할 중요한 구성요소이다. <프로젝트 고담 레이싱> 같은 기술적 운전 게임의 경우 경쟁 차량이 적은 경향이 있고, 게임플레이어는 트랙에 얼마나 숙달되어 있느냐에 치중되어 있다.

실제로 경쟁 차량의 수가 많거나 경쟁 차량간의 상호작용이 있을 경우 그 점을 더욱 과장하는 게임도 있다. 그러나 경쟁 차량의 숫자가 적고 그 상호작용이 로봇과도 같이 판에 박혀 있을 경우에는 경쟁 차량에 대해 말하기를 꺼린다.

3. 트랙 유형

마지막으로 볼 것은 디자인 관점에서 볼 때 현대 레이싱 게임에서 모호성을 불러일으키는 두 번째 요소인 트랙 유형/환경 스타일이다.

많은 게임들이 박스의 글과 그림이나 마케팅 자료를 통해 이러한 요소를 알리고는 있지만 언제나 제대로 알리지는 않는다. 게임의 설명문에는 트랙의 수는 나와있지만 그 스타일이나 운전 느낌은 나와있지 않다.

일반적으로 게임 환경에 대한 설명은 잘 되어 있다. 그러나 사용자들이 원하는 것이 현실 세계인지, 아니면 환타지적인지, 아니면 초현실적인 아트 스타일인지 따져봐야 한다. 사용자들이 원하는 것이 탁 트인 도로인지 아니면 차로 막힌 도로인지 따져봐야 한다. 또한 사용자들이 원하는 것이 전력질주를 할 만한 넓은 공간이 있는 길, 아니면 헤어핀 커브와 병목구간이 잔뜩 있는 길인지도 따져봐야 한다.

트랙 유형에는 서킷 형(*그란 투리스모*, *프로젝트 고담 레이싱*, *ATV: ORF*), 포인트 투 포인트 형(*로드 래쉬 1-3*, *테스트 드라이브 2-6*), 서킷 오픈 월드 형(*바자*) 포인트 투 포인트 오픈 월드 형(*로드 래쉬: 제일브레이크*, *테스트 드라이브: 언리미티드*, *번아웃: 파라다이스*, *NFS: 모스트 원티드*) 등이 있다.

트랙 유형은 혼합될 수 있으나(예를 들어 MX vs. ATV의 경우 서킷 트랙과 포인트 투 포인트 트랙을 혼합했다) 이러한 것들을 항상 이끌어내야 한다.



접근성이 높고 제어 모델의 수준이 높으며 차량 간 경쟁과 상호작용, 오픈 월드, 자유코스의 크로스컨트리에 중점을 둔 <NFS: 모스트 원티드>가 최근 대성공을 거두자 NFS는 정체성의 혼란을 겪고 있다.

하드코어의 정의 논쟁

[이 부분은 웹 상의 다른 많은 기존 기사의 논평과 마찬가지로 엄청난 문제를 불러일으킬 소지가 다분하다. 그러나 필자는 이러한 예상되는 문제도 포용할 것이다.]

어떤 유형의 게임플레이를 하드코어로 부를지를 놓고 업계는 불필요한 오해를 낳고 있다. 하드코어 게임이란 매우 어렵고 힘들며 보통은 시뮬레이션 타이틀에 속하는 <그란 투리스모>나 <프로젝트 고담 레이싱> 같은 게임을 지칭하는 것인가?

이러한 게임은 매우 높은 조작기술을 요구하는 시뮬레이션이므로, 그렇다면 모든 시뮬레이션 게임을 하드코어 게임으로 불러도 될 것이다. 그러나 필자는 하드코어에 속하는 게임은 매우 적다고 보고 있다.

Let us examine a textbook definition:

hard core

--명사

1. 어떤 조직이나 운동 속에 영속적으로 머무르며 헌신도와 충성도가 극히 높은 핵심 세력. 현대에는 주로 정당에서 많이 쓰이는 표현

2. 사회구조 또는 조직구조 속에 오래 소속되어 있거나, 보수적인 성향을 보이는 측 중 완고하고 비타협적인 태도를 보이는 집단

[Dictionary.com Unabridged; Based on the Random House Dictionary, © Random House, Inc. 2006.]

이 정의에서 17년 경력의 레이싱 게임 전문가인 필자에게 가장 강하게 다가오는 표현은 ‘영속적’, ‘헌신도’이다. 게이밍 관점에서 볼 때 이는 게임 경력이 매우 높음을 의미한다.

물론 모든 경험 많은 레이싱 게임 팬들이 기술적 시뮬레이션 팬인 것은 아니며 필자 역시 모든 하드코어 레이싱 팬들이 시뮬레이션 팬이 아닌 것은 잘 알고 있다.

필자 나름대로 정의하자면 하드코어 레이싱 팬이란 말은 대단히 헌신적이며 경험이 많은 레이싱 게임 팬들 중 일반적인 대다수를 지칭하는 말이다. 기술적 운전, 트랙 속지, 레이싱 시뮬레이션 등을 좋아하는 팬들은 이 큰 그룹의 하위그룹에 지나지 않는다. 이러한 사실은 마이크로소프트가 개척한 유형의 레이싱 유희성 테스트를 통해서도 입증되는 바이다.

하드코어 레이싱 팬들과 기술적 레이싱 팬들 사이에는 분명한 연관관계가 있지만 이 두 부류의 팬들이 동일한 것은 아니다. 필자가 참여한 게임 중 가장 최신 게임인 <바자: 에지 오브 리얼리티>의 테스트 세션에서는 다양한 유희성과 플레이성 중 원하는 것을 추려내고 조직하고, 조화시켰다. 여기에서 필자는 매우 헌신적이고 경험이 많은 레이싱 게임 팬들이 무엇을 선호하는지 느낄 수 있었다.

이러한 팬들의 기호는 기술적 운전 시뮬레이션에 좀 더 치우쳐 있지만 그래도 이 중 상당한 비율의 사람들이 한 주에 15~30시간씩 들여 레이싱 게임을 하고 있고 지난 1~2년 사이에 4~10가지의 레이싱 게임을 마스터했다. <니드 포 스피드>와 <번아웃>을 좋아하던 이들은 <그란 투리스모>와 <프로젝트 고담 레이싱>의 손을 들어주었다.

이러한 플레이어들이 토론 중 기술적 시뮬레이션을 좋은 게임플레이 사례로 거명하는 경우는 거의 없다. 이들은 완벽한 트랙 속지와 시간 단축에서 보람을 느끼는 기술적 시뮬레이션보다는 싱글플레이어나 멀티플레이어 모두에서 상대방과 경쟁하는 것을 더 즐겨워한다.

레이싱 게임 장르를 발전시키려면 애매하게 잘못 정의된 하드코어 팬이라는 기준으로 게임플레이를 일반화시키는 우를 범하지 말아야 한다고 생각한다. 대신 위에 언급한 게임플레이의 여러 변형에 중점을 두고 이를 통해 어떤 유형의 플레이어가 어떤 유형의 게임을 선호하는지를 알아야 할 것이다.

결론

기술적 운전 레이싱과 심도깊은 메커니즘 제어, 서킷 트랙 간에는 큰 연관관계가 있다. 그러나 이 세가지가 똑 같은 것은 아니다. 그리고 반대로 낮은 기술성과 포인트 투 포인트 레이싱을 조합시킨 게임은 훨씬 더 애매모호하며 각 요소 간의 연관이 약하다.

업계는 게임을 개발하고 플레이어들의 기대치를 설정하면서 또한 더 나은 생각을 할 책임과 능력이 있다고 믿는다. 또한 현재 레이싱 게임 산업은 현재 엄청난 혼란에 처해 있다.

업계 내에서 여러 레이싱 게임의 차이에 대해 보다 명확한 의사소통이 이루어지면, 개발자들도 좀 더 의식을 갖추어 자신들이 원하는 것이 어떤 카테고리에 속하는 게임인지를 깨닫고 이러한 개발목표를 향해 달려갈 것이다.

게임 출시가 임박하게 되면 마케팅 팀은 플레이어들과 의사소통을 분명히 하고 소비자의 기대에 가장 잘 부응할 수 있을 것이다.

궁극적으로 추구하는 것은 소비자들이 자신의 취향에 딱 맞는 레이싱 게임을 찾아 구입하는 것이다. 레이싱 장르 게임 소비자 중에 소수파와 다수파 모두가 좋아할만한 게임을 만드는 것이 목표이다.

레이싱 게임 장르를 이전보다 더욱 흥미롭고 독특한 것으로 다루고, 이 장르의 특성을 시장에 더욱 잘 알리게 된다면 장르와 업계는 더욱 발전할 것이다.