

ČLOVĚK–AUTO / AUTO–ČLOVĚK

ŽIVOT – VĚDA – UMĚNÍ

Jaroslav Malina a kolektiv

Akademické nakladatelství CERM

1. strana

AKADEMICKÉ
NAKLADATELSTVÍ
CERM

2. strana

O vydání této knihy se zasloužily laskavou podporou:

Akademické nakladatelství CERM v Brně

Text © Anonym, Radkin Honzák, František Houdek, Jan Filipický, Jaroslav Malina, Alois Mikulka, Václav Soukup, 2011

Editor © Jaroslav Malina, 2011

Obálka, grafická a typografická úprava © Stáňa Bártová, 2011

Sazba © Tomáš Mořkovský, 2011

Ilustrace © Stáňa Bártová, Zdeněk Macháček, Alois Mikulka, 2011

Fotografie © Anonym, Stáňa Bártová, Jan Filipický, Tomáš Mořkovský, 2011

Vydalo Akademické nakladatelství CERM v Brně, 2011

Tisk: Tiskárna Didot, spol. s r. o., Výstaviště 1, 648 75 Brno

Tato kniha ani jakákoli její část nesmí být přetiskována, kopírována či jiným způsobem rozšiřována bez výslovného povolení vydavatele.

ISBN 978-80-7204-745-1 (Akademické nakladatelství CERM v Brně)

3. strana

ČLOVĚK–AUTO / AUTO–ČLOVĚK

ŽIVOT – VĚDA – UMĚNÍ

Jaroslav Malina a kolektiv

Akademické nakladatelství CERM Brno

4. strana

ilustrace

5. strana

Obsah

Auto–Člověk: Namísto úvodu / *Jan Filipický – Jaroslav Malina*

Automobil (Nástin antropologického výzkumu) / *Jaroslav Malina – Václav Soukup*

Prolegomena k agresivitě účastníků silničního provozu s detailním přihlédnutím k agresi verbální / *Radkin Honzák*

Blasfemie, persifláž, mystifikace? Postmodernistické hříčky s klasiky / *Jan Filipický – Jaroslav Malina*

Superbajk / *Alois Mikulka*

Nejlépe osobní otéčko / *František Houdek*

Závěr / *Jaroslav Malina*

Výkladový slovník důležitějších jmen a pojmů

Bibliografie

Résumé

Man–Car / Car–Man: Life – Science – Art (Summary)

Hombre–Coche / Coche–Hombre: Vida – ciencia – arte (Resumen)

Mensch–Auto / Auto–Mensch: Leben – Wissenschaft – Kunst (Zusammenfassung)

L’Homme–La Voiture / La Voiture–L’Homme: La vie – la science – l’art (Résumé)

Uomo–Automobile / Automobile–Uomo: Vita – scienza – arte (Sommario)

인간–자동차/자동차–인간: 생활–과학–예술 (요약)

Auto–Člověk: Namísto úvodu

Jan Filipický – Jaroslav Malina

Vztah „člověk a automobil“ je důležitou součástí současné civilizace a moderního způsobu života. Sociální a kulturní vzorce chování založené na tomto vztahu jsou proto tématem a výzvou pro celostní antropologický výzkum. Takový výzkum byl v roce 2011 zahájen na Ústavu antropologie Přírodovědecké fakulty Masarykovy univerzity v Brně ve spolupráci s badateli z dalších akademických institucí. Součástí tohoto počínu je kromě antropologického zkoumání fenoménu automobilu v běžném životě v různých sociálních a kulturních souvislostech také jeho reflexe v dílech českých malířů, grafiků, sochařů, fotografů a spisovatelů. Oslovení umělci vytvářejí od roku 2011 nová, originální díla.

Výsledky antropologického výzkumu, výtvarné artefakty, eseje a povídky budou postupně zveřejňovány v dílčích publikacích a předběžných výstavách. Vyvrcholit by měly knihou *Člověk–Auto / Auto–Člověk* a stejnojmennou soubornou výstavou.

Tato publikace obsahuje nástin metod a zamýšlených směrů antropologického výzkumu a první ukázky z díla českých umělců (Zdeňka Macháčka, Aloise Mikulky, Vladimíra Renčina a dalších). Má sloužit jako inspirace a propagační materiál k oslovení spoluautorů, sponzorů a donátorů tohoto projektu.

V titulu této práce i v názvech jednotlivých kapitol se v souladu se zavedenými pravopisnými zásadami mezi oběma klíčovými pojmy „auto“ a „člověk“, jež tvoří primární předmět našeho zájmu, nachází pomlčka. Ta vyjadřuje vzájemný vztah mezi automobilem, ztělesňujícím fenomén pohybu, a člověkem moderní a postmoderní doby, pro něhož je mobilita symbolem svobody a společenského postavení. (U jednoslovných výrazů píšeme toto interpunkční znaménko bez mezer, například ve spojení „vztah člověk–zvíře“, viz *Internetová jazyková příručka Ústavu pro jazyk český Akademie věd ČR, v.v.i.*, <http://prirucka.ujc.cz/?id=165>). Pokud ovšem odhlédneme od striktního znění pravidel pravopisu, vystihoval by rozporuplný vztah mezi člověkem a automobilem spíše spojovník (řecky *hyfen*, „dohromady“, latinsky

hyphen; francouzsky *tiret*), znaménko naznačující, že vzájemně propojená slova patří k sobě, že v těsném spojení tvoří jeden významový celek. Samozřejmě se v našem případě nejedná o souřadný vztah (typu „malíř-lakýrník“), ale, obrazně řečeno, patří v současné době auto k člověku podobně jako Bohnice k Praze, Žabovřesky k Brnu, Frýdek k Místku či na poli české mluvnice Havránek k Jedličkovi. Navíc, kromě funkce spojovací, slouží spojovník i jako rozdělovací znaménko (*divis*), jež by – opět čistě symbolicky – mohlo vyjadřovat postoj odpůrců automobilismu, stejně jako těch, kdo mu nikdy nepodlehli, ať už jde o zarputilé ekologické zeměplazy, nadšence pro cyklistiku či (v terminologii zpychlých auto-kratů) o opěšalé „chudíše“, kteří si na auto nikdy nenašetřili.

Jak vidno, dokonce i drobná členicí znaménka mohou být nahlížena v nečekaných souvislostech.

Automobil

(Nástin antropologického výzkumu)

Jaroslav Malina – Václav Soukup

Automobil (z řečtiny: *autos*, „sám“ a latiny: *mobilis*, „pohyblivý; nestálý, měnivý“) představuje dopravní, osobní nebo nákladní kolové motorové vozidlo, které se po zemi pohybuje prostřednictvím vlastního energetického pohonu. V současné době automobil představuje multidimenzionální kulturní prvek, spjatý prostřednictvím strukturálních vztahů s různými oblastmi sociokulturního systému moderní průmyslové a postindustriální společnosti. Pohlížíme-li na automobil jako na kulturní element, jenž je součástí širších kulturních konfigurací a technologických komplexů, zjistíme, že vývoj automobilu a expanze automobilového průmyslu výrazně utvářely moderní civilizaci i současný způsob života.

Automobil jako vozidlo má však hluboké prehistorické a historické kořeny. Vůz jako dopravní prostředek navazuje na vynález funkce kola, jeden z nejvýznamnějších v dějinách techniky. Nejstarší důkazy existence vozu jako dopravního prostředku pocházejí ze souboru archaických obrázkových znaků na tabulkách z jihomezopotamského města Uruku z konce 4. tisíciletí př. n. l. Předpokládáme však, že používání vozu bylo starší a došlo k němu současně s využíváním síly tažných zvířat v zemědělství v 5. tisíciletí př. n. l. Z počátku 3. tisíciletí př. n. l. se dochovaly modely lehkých dvoukolových vozů z terakoty, mědi a bronzu nejen v Mezopotámii, ale i v Sýrii, Íránu, Turkmenistánu a v severozápadní části indického subkontinentu, na rozlehlém území od afghánských hranic po indoganžskou nížinu, kde v té době vzkvétala městská civilizace údolí Indu, podle hlavního naleziště Harappy též označovaná jako harapská civilizace. Části vozů s plnými koly byly nalezeny i v komorových a mohylových hrobech jihoruských a ukrajinských stepí spolu s kultovními pohřby tažných volků v dvouspřežném záprahu. Nejstarší egyptské zobrazení čtyřkolového vozu pochází z konce 13. dynastie (okolo 1600 př. n. l.), přičemž je součástí scény přepravy kamenného sarkofágu. Právě takové vozy tažené dobyt看em nebo lidmi sloužily k přepravě těžkých architektonických článků, sarkofágů, rakví, posvátných bárek v chrámech, v kamenolomech a k transportu lodí po souši.

Vůz byl používán od samého počátku nejen k přepravě nákladů, ale i jako bojový prostředek. Bojový vůz měl v 3. tisíciletí př. n. l. pevnou osu a jednoduchou nástavbu. Jeho otáčení bylo omezené délkou oje. Na takzvané „válečné straně“ standarty ze sumerského města Uru jsou vyobrazeny vozy s pohyblivou ojí, připojenou k tažným zvířatům šijovým jhem a třmenovým záprahem. Tažná zvířata byla řízena otěžemi, zakončenými chřipovými kroužky, později i udidly. Konstrukce vozu s plnými koly byla od počátku 2. tisíciletí př. n. l. nahrazena nákladním i bojovým vozem lehčího typu s koly loukoťovými, taženým koňmi, kteří byli již mnohem dříve domestikováni v oblastech ležících mimo oblast Předního východu. Nový typ vozu umožňoval rozšíření korby (nástavby), ale vyžadoval na druhé straně

obsahu vozatajem. Chetitité v Malé Asii i Asyřané pořádali vozatajské soutěže s odlehčenými vozy bez korby, podobnými dnešním klusáckým sulkám.

Jak dokládají nejstarší indické literární památky, souhrnně označované jako védy (zhruba 1500–1000 př. n. l.), lehké dvoukolové válečné vozy tažené koňmi poskytly indoárijsky hovořícím kmenům, ze severozápadu pronikajícím na subkontinent, převahu nad místním obyvatelstvem a přispěly k jeho rychlému ovládnutí. Nejčastěji kolesku táhlo dvojspřeží, ale nechyběly ani trojspřežní, čtyřspřežní či dokonce pětispřežní vozy. Dvoučlennou osádku tvořili vozataj stojící na pravé straně, a lučištník, pro něhož bylo nalevo umístěno zvláštní sedátko. Vedle koní, používaných k tažení bojových vozů, byli do lehčích kočárů zapřaháni též osli a muly; jako tahouni těžkých nákladních vozů sloužili volí.

Do Egypta se dvoukolové vozíky tažené koňmi dostaly z Přední Asie prostřednictvím Hyksosů v 16. století př. n. l. Měly lehká kola se čtyřmi loukotěmi (později se šesti). Šlo o bojové vozy, které v Egyptě měly pouze dvoučlennou posádku (vozataj a bojovník s oštěpem a lukem, nebyl tedy štítonoš). Tyto vozy se záhy staly hlavní údernou silou egyptské armády. Byly však využívány také k lovu, zábavě a cestování. Vyvážely se i do sousedních zemí (jejich odběratelem byl mimo jiné i izraelský král Šalomoun). V rezidenčním městě Ramesse II. Piramesse ve východní části nilské delty byly nalezeny dílny na výrobu těchto vozů. Kniha Starého zákona se zmiňuje o válečných vozech tažených koňmi a o vozech nákladních s dvojspřežím volků. Podobně jako v Asýrii se používalo i v Izraeli vozů při lovu zvěře a k slavnostním jízdám. Pletená korba (košatina) lehkých vozů spočívala na pohyblivé nápravě. Nákladní vozy s loukoťovými koly měly žebřiny nebo bočnice z prken (valníky). Čtyřkolové vozy převzali Izraelci pravděpodobně od Asyřanů až na konci 8. století př. n. l. Izraelci v době sjednoceného království (10. století př. n. l.) vozy většinou dováželi z Egypta a Malé Asie. Osádku válečných vozů za vlády Davida a Šalomouna tvořil vozka, bojovník a štítonoš. Vůz byl vyzbrojen luky, šípy a kopími. Vozatajstvo ve vojsku představovalo vedle pěchoty rozhodující údernou sílu. Obdobně tomu bylo i ve starověké Číně, kde se již za dynastie Šang (1751–1028 př. n. l.) užívaly válečné dvoukolé vozy tažené dvěma koňmi. Osádku vozu tvořili vozka, lučištník a válečník se zbraní pro boj zblízka.

Je všeobecně známo, že v Americe, ač tam byl princip kola znám, zavedli jeho praktické využití u vozů až evropští kolonisté. Méně se ví, že i v tak industrializované a supertechnické zemi, jakou je dnešní Japonsko, objevilo se kolo až v polovině 19. století. Přitom Japonsko patří k nejvýznamnějším výrobcům automobilů a automobilka Toyota vévodí v počtu vyrobených vozů světovým automobilkám.

Vůz je doložen i v mytických textech takřka všech kultur a civilizací jako dopravní prostředek především astrálních božstev a kulturních hrdinů. V této souvislosti vyniká zvláště staroindická mytologie. Již védské zpěvy opěvují dvojici božských blíženců, Ašvinů, kteří za předjitřního šerosvitu jezdí po obloze ve „sluncem oděném“ kočáře o třech kolech se třemi loukotěmi, třemi ojemi a třemi sedadly, do něhož jsou zapřaženi koně, orli či labutě. Rovněž sluneční bůh Súrja křížuje po nebeské klenbě ve zlatém kočáře o jednom až sedmi kolech taženém sedmi až deseti ryzáky či ryzkami, sedmihlavým hřebcem či zářivým grošákem; když dorazí k západu, vrací se stejnou cestou na východ, ale s odvrácenou tváří, již namísto Země ozařuje hvězdy. Nebeský vůz tažený koňským desetispřežím používá i bůh ohně Agni a rovněž vládce bohů Indra putuje mezi světem lidí a svým nebeským královstvím na zlatém kočáře taženém dvěma až jedenácti sty rudohnědými oři, kteří jsou rychlí jako myšlenka.

Do Evropy se vůz rozšířil z Předního východu v průběhu eneolitu, kde jeho užívání dokládají nálezy keramických modelů i plných dřevěných kol. V eneolitu vzrostla zemědělská produkce i bohatství společnosti a s tím i potřeba přepravy na kratší či delší vzdálenosti. Užití vozu bylo omezeno nedostatkem cest, přinejmenším však znamenalo přiblížení polí k osadám. (Lze předpokládat, že v neolitu se užíval smyk tažený člověkem a pak snad i zvířetem; tento starobylý způsob se asi udržoval i vedle vozu, vyžadujícího ovšem silnější potah – původně

volský [kastrace domácích zvířat byla patrně známa už od neolitu], v době bronzové pak i koňský.)

V Evropě se zpočátku používal zřejmě vůz čtyřkolový s těžkým podvozkem (s pevnými osami) a lehkou korbou, na Předním východě pak i lehčí dvoukolový vůz válečný a lovecký s paprskovými koly. Ten se odtud šířil do egejské oblasti a dále do Evropy, v českých zemích se objevuje na přelomu doby halštatské a doby laténské, kdy už měl i železné obruče a kování a sloužil asi hlavně k reprezentaci společenské elity (tutéž funkci ale nadále plnil i vůz čtyřkolový). Pozůstatky halštatských a časně laténských vozů ze 7.–5. století př. n. l. se nacházejí také téměř vesměs v „knížecích“ komorových, často mohylových hrobech, což svědčí pro jejich obřadní funkci při rituálech včetně pohřebních, kde kola symbolizují slunce, vozy cestu. Spolu s nimi se do hrobu dostávaly i koňské postroje, zejména ozdobné jho. V římské říši se užívaly dvoukolové vozy závodní i triumfální, pro „poslední cestu“ krytý čtyřkolový pohřební vůz (tzv. *carpentum*). Za hranicemi impéria přetrvával i v době římské těžký čtyřkolový vůz. Na témže principu byly stavěny vozy a povozy i ve středověku; byly užívány k různými účelům (žebříňák, popravčí kára, vozová hradba aj.). Teprve vynález kočáru, odpruženého čtyřkolového osobního vozu taženého koňmi, přinesl do pozemní přepravy pohodlí a komfort. Kočár se zároveň stal významným znakem tehdejšího sociokulturního systému. Kočár si totiž mohli dovolit pouze příslušníci vyšších společenských vrstev, kteří jím, kromě jiného, manifestovali své společenské postavení (podobně jako dnes majitelé aut vyšších tříd nebo supersportů). Kočár zůstal až do nástupu železnice a automobilu převažujícím pozemním dopravním prostředkem.

Zrození automobilu antcipoval na sklonku 18. století již skotský mechanik, fyzik a vynálezce James Watt (1736–1819), který experimentoval se stroji poháněnými párou. Automobil s parním pohonem sestrojil francouzský vynálezce Nicolas-Joseph Cugnot (1725–1804). Zkonstruoval nejdříve model a poté v roce 1771 funkční automobil, který pojmenoval *fardier à vapeur* („parní vůz“). V průběhu 19. století vývoj parních automobilů pokračoval, avšak ke kvalitativnímu zvratu v jejich technologickém potenciálu došlo až v 70. letech 19. století, kdy německý strojař a konstruktér Nicolaus August Otto (1832–1891) vyvinul čtyřtaktní spalovací motor. Za další mezníky ve vývoji automobilů lze označit rok 1886, kdy německý vynálezce a konstruktér Gottlieb Daimler (1834–1900) zkonstruoval první čtyřkolový automobil poháněný spalovacím motorem a rok 1897, v němž německý vynálezce Rudolf Christian Karl Diesel (1858–1913) sestrojil vysokotlaký spalovací pístový motor se samočinným vznětem. Mezi významné automobilové konstruktéry a průkopníky automobilového průmyslu ve druhé polovině 19. století patřili zejména německý mechanik a automobilový konstruktér Carl Friedrich Benz (Karl Friedrich Michael Benz, 1844–1929) a zakladatelé francouzského automobilismu Émile Levassor (1843–1897) a Louis François René Panhard (1841–1908). V českých zemích byl zkonstruován první automobil (*Prezident*) v roce 1897 a v roce 1898 následoval první nákladní automobil. Na sklonku 19. století byly postaveny také první elektromobily. O jejich energetickém potenciálu svědčí skutečnost, že belgický konstruktér a automobilový závodník Camille Jenatton (1868–1913) jako první překonal v roce 1899 s elektromobilem doutníkového tvaru *La Jamais Contente* („Věčně nespokojená“) rychlost 100 km za hodinu. V prvním desetiletí 20. století však zvítězily automobily se spalovacím motorem nad automobily s parním nebo elektrickým pohonem. Ve 20. století se automobily s benzinovými nebo naftovými motory staly nejrozšířenějším a nejvýznamnějším dopravním prostředkem. Zásadní podíl na tomto technologickém vítězství mělo zavedení pásové tovární výroby automobilů, kterou ve Spojených státech amerických zahájil americký vynálezce, podnikatel a výrobce automobilů Henry Ford (1863–1947) tím, že na trh uvedl širokým vrstvám obyvatel dostupný, sériově vyráběný automobil *Ford T*. Montáž kompletního automobilu na běžícím pásu byla ve Fordových závodech v Detroitu (USA) poprvé spuštěna v roce 1914: takřka vzápětí se výroba jednoho kusu desateronásobně

zkrátila – trvala tehdy pouhých třiadvadesát minut; o šest let později opouštěl *Ford T* výrobní pás nové koncepce každou minutu. V letech 1909–1926 se prodalo patnáct milionů modelů *Fordu T*; v roce 1895 jezdily v celých Spojených státech amerických pouze čtyři automobily, o třicet let později jich bylo v provozu přes dvaadvacet milionů. Z větší části je „vychrlily“ právě Fordovy běžící pásy. Laciné a spolehlivé auto *Ford T* v nejjednodušším provedení („můžete mít jakoukoli barvu, vyberete-li si černou“) za 260 dolarů (dělník u Forda tehdy pobíral 5 dolarů denní mzdy), láskyplně přezdívané *Plechová Lízinka*, triumfovalo. Užití montážní linky zahájilo hromadnou výrobu, která se stala základním hospodářským fenoménem světa 20. i 21. století.

Paralelně s vývojem technologické stránky automobilů se proměňoval také jejich design. Karoserie prvních automobilů svým vzhledem zpočátku připomínaly kočáry, jejichž konstrukci byly inspirovány. Již na počátku 20. století se karoserie automobilů začala postupně proměňovat. Například slavný *Ford T* svou karoserií ještě připomínal typ vídeňského kočáru *landaaur*, ale kapota, kryjící motor, již svým tvarem anticipovala design typický pro generace následujících automobilů. O vývojových proměnách automobilu, směřujících ke zcela specifickým, ale pro automobil charakteristickým formám, svědčí šestiválcový, šestisedadlový *Rolls Royce 47 HP* se sklopnou střechou, z roku 1918. Aerodynamický tvar byl zde sice obsažen pouze v náznaku, ale celkový design kapoty již v plném rozsahu odráží specifiku automobilu jako unikátního kulturního fenoménu, jehož vývoj probíhá podle svébytných zákonitostí. K rozvoji funkčního a současně estetického designu automobilů přispěl v první polovině 20. století také československý automobilový průmysl, reprezentovaný kopřivnickou automobilkou Tatra. Tato automobilka v roce 1934 uvedla na trh luxusní limuzínu *T 77*, která je považována za první aerodynamický sériově vyráběný automobil na světě.

Ve druhé polovině 20. století determinovala vývoj automobilového průmyslu snaha co nejvíce integrovat požadavky na masovou sériovou výrobu s maximální funkčností a estetickým dojmem. Dnes již klasickou ukázkou tohoto trendu je automobil *Alfa-Romeo*, model *Montreal* z roku 1970 s aerodynamickým tvarem. Tvůrce jeho designu, italský automobilový návrhář Giuseppe Bertone (1914–1997), vytvořil estetickou karoserii, která klade vzduchu co nejmenší odpor. Tím předznamenal a inspiroval další směr vývoje automobilů, který v sobě programově spojuje principy krásy a technické dokonalosti. V Bertonově designérském studiu vznikaly jak působivé sériově vyráběné automobily (roadster *Fiat X 1/0*), tak pozoruhodné prototypy vozidel nekonvenční koncepce. K nejznámějším z nich patří například velkoprostorový osobní automobil *Genesis* s dvanáctiválcem Lamborghini z roku 1988. Mezi přední světové návrháře vzhledu automobilů se zařadil také původem slovenský designer Jozef Kaban (narozen 1973), jenž z pověření koncernu Volkswagen vytvořil design supersportovního vozu *Bugatti Veyron 16,4*. Jedná se o nejvýkonnější a nejdražší sériově vyráběný automobil na světě, který v roce 2005 vytvořil rychlostní rekord o hodnotě 407,16 km/h.

Vzhledem ke kombinaci technické a estetické dimenze nelze na automobil pohlížet pouze jako na utilitární prostředek plnící adaptační funkce spjaté s transportem lidí a zboží. V moderní společnosti se automobil stal významným statusovým znakem, odrážejícím společenské postavení, míru estetického vkusu a ekonomického kapitálu, jímž jeho majitelé disponují. Symbolem ekonomického a společenského úspěchu se stala automobilová značka, která je současně zprávou o finančních možnostech, životním stylu a aspiracích majitele daného automobilu. V současné době jsou evropskými spotřebiteli za nejprestižnější označovány vozy značky *Alfa Romeo*, *Audi*, *BMW*, *Mazda*, *Mercedes-Benz*, *Porsche* a *Toyota Lexus*. Hatchback *Lexus CT 200h* nebo komfortní sedan *LS 600h L* ztělesňují nadto špičku úsporné plně hybridní technologie.

Spektrum automobilových značek a typů automobilů je však nesmírně široké a snaží se pokrýt potřeby všech vrstev obyvatelstva v souladu s jejich finančními možnostmi. Po druhé světové válce začaly automobilky vyrábět vedle luxusních vozů stále více levných modelů, aby získaly nové zákazníky. Reprezentantem „lidových vozů“ se stal legendární *Volkswagen „brouk“* (původně *VW Kdf-Wagen*, 1938) a jeho nástupce *Golf* (v roce 2009 již VI. generace), který vedle vozu *Ford Focus* dlouhodobě patří mezi nejprodávanější a nejuznávanější značky. Nadto v provedení *Ford Focus RS* a *Golf R* patří v současné době (2011) oba vozy k nejvýkonnějším a nejrychlejším hatchbackům. Symbolem volnosti a svobody mladých lidí se však staly zejména dvoudílné roadstery s odnímatelnou či stahovací střechou. Po britských roadsterech 60. a 70. let, jakými byly *Triumph Spitfire*, *Lotus Elan* nebo *Austin-Healey Sprite* a *MG Midget* se stala dodnes živou legendou *Mazda MX-5*. Od zahájení její produkce v roce 1989 do počátku roku 2011 překročil počet vyrobených vozů 900 tisíc a MX-5 si tak udržuje primát nejprodávanějšího dvoudílného sportovního auta všech dob.

Skutečnost, že automobil ve druhé polovině 20. století přestal být luxusním předmětem, určeným pouze pro bohaté zákazníky, zásadním způsobem ovlivnila způsob života a trávení volného času obyvatel západních zemí. Již v 50. letech vzniklo společně se vzrůstajícím cestovním ruchem „automobilové nomádství“ jako specifický typ kultury volného času a trávení dovolené. Na cesty za odpočinkem nebo poznáním se začaly vydávat desítky milionů lidí, což vyvolalo nutnost podstatně rozšířit turistickou infrastrukturu.

Automobil jako symbol nové svobody, dynamiky pohybu a teritoriální nezávislosti pronikl na plátna kin a do krásné literatury. Typickou ukázkou glorifikace automobilu jako nástroje osvobození od hodnot konzumní společnosti je například román amerického spisovatele Jacka Kerouaca (1922–1969) *On the Road* (Na cestě, 1957), jehož hrdinové se v automobilu doslova „řítí“ napříč Spojenými státy a vyjadřují tak nespoutanost a nonkonformismus životní filozofie příslušníků hnutí *beat generation* („beatové generace“). Příkladem fascinace moderního člověka jedoucím automobilem jsou také četné filmy žánru *road movie* („film-cesta“ či „film-odysea“), jehož hrdinové se nacházejí „na cestě“. Současně s expanzí automobilového průmyslu, který se společně s elektronickým a chemickým průmyslem stal hybnou silou hospodářského růstu v 60. a 70. letech 20. století, si však lidé ve stále větší míře začali uvědomovat stinné stránky automobilismu. Negativní důsledky užívání automobilů jako nejrozšířenějšího způsobu dopravy souvisejí nejen s prohlubující se závislostí lidstva na zdrojích ropy, ale také s houstnoucí silniční dopravou, růstem počtu mrtvých a zraněných při dopravních nehodách a znečišťováním životního prostředí.

Z antropologického hlediska lze na automobil pohlížet jako na specifický kulturní prvek, který jako součást širšího technologického komplexu výrazně ovlivňuje fungování moderní společnosti. Vývoj civilních a vojenských automobilů vedl ke vzniku rozsáhlé průmyslové infrastruktury, spjaté s jejich výrobou, distribucí a praktickým užíváním. Automobilový průmysl v průběhu 20. století stimuloval rozvoj celé řady průmyslových odvětví. Propagace výrobků různých světových automobilek dala vzniknout unikátnímu fenoménu automobilových závodů. Závody monopostů Formule 1, osobních automobilů na okruhu Le Mans nebo nákladních automobilů na trati „Rallye Paříž – Dakar“ sledují prostřednictvím televizního vysílání miliony lidí po celém světě. Prezentace automobilových značek našla své vyjádření v jazyce reklamy, která v reklamních spotech, novinách, časopisech a na billboardech tematicky spojila technickou dokonalost designu automobilů s motivem krásy ženského těla. Význam a působivost špičkových automobilů jako reklamního média využil také tabákový průmysl, když jako sponzor významných automobilových závodů neváhal propagovat značky svých cigaret prostřednictvím značek předních světových automobilek. Masové rozšíření automobilů ve druhé polovině 20. století zásadním způsobem změnilo tvář naší planety. Významnou součástí materiální kultury se staly asfaltové a betonové silnice, jež vedly k proměně tradiční urbánní zástavby i původní podoby přírodní krajiny. Ve vyspělých

zemích světa začaly masově vznikat dálnice, jejichž funkce a technické zázemí daly vzniknout novému typu funkcionalistické estetiky. Mnohaproudové a víceúrovňové dálnice s technologicky dokonalými nadjezdy, podjezdy, mosty a tunely vytvářejí unikátní komunikační struktury, doplněné promyšleným systémem benzinových čerpadel, restaurací, obchodů a motorestů, zajišťujících potřeby automobilů i jejich majitelů. Nezbytnost zajistit kontinuální přísun nafty a benzínu pro fungování automobilů však stále více ovlivňuje vztah Západu k zemím, které jsou největšími producenty ropy. Existence automobilů jezdících na pevná fosilní paliva vytváří tlak na zahraniční politiku vyspělých zemí, pro něž by zastavení přísunu ropy znamenalo ekonomický kolaps. Proto se hledání alternativních zdrojů surovin a energie pro automobily stává jednou z velkých ekonomických, ekologických a technologických výzev současnosti.

Automobil je vynálezem euroamerické civilizace, v jejím rámci dosáhl největšího rozšíření a výrazně zasáhl do přediava jejího bio-socio-kulturního systému a vzorců chování. Tato situace se v posledních desetiletích mění. Automobil se stává globálním artefaktem, přijímaným se zaujetím v Evropě a v Americe, stejně jako v Asii nebo v Africe. A „mladé“ japonské, korejské a nejnověji také indické a čínské automobilky konkurují „starým“ automobilkám americkým, britským, francouzským, italským nebo německým.

Celostní antropologický výzkum vztahu „člověk–auto“ je rozčleněn do dílčích projektů a úkolů, které jsou zaměřeny na rozmanité aspekty včetně specifík jednotlivých kulturně-historických a civilizačních oblastí a regionů světa. Budou studovány například tyto otázky: auto a jeho prehistorické a historické kořeny; auto jako sociokulturní fenomén; auto jako statusový symbol; auto a životní prostředí; auto a antropometrie; auto v reklamě; auto a sexualita a erotika (seznamování, první styk, prostituce ad.); „sex-appeal“ různých značek a modelů aut atd. Jako příklad regionálních specifík může posloužit dílčí projekt „Králové indických silnic: Hindustan Ambassador, Maruti, Tata Nano“. Nabízejí se zde analýzy, jak se z modelu Morris Oxford III stal „autenticky indický“ vůz, který od roku 1948 úspěšně vzdoruje „úkladům“ indických cest/necest, jak pracně se rodil koncept „Máruti“ (= větrný, epiteton mytického hrdiny Hanumána), „lidového“ automobilu pro střední vrstvy, s nímž přišel v 70. letech 20. století syn tehdejší ministerské předsedkyně Indiry Gándhiové Sandžaj Gándhí (1946–1980) – projekt v roce 1977 zkrachoval, ale od roku 1981 díky spolupráci s japonskou automobilkou Suzuki získal na indickém trhu 45 % podíl, a posléze jak „futuristický“ model Nano automobilky Tata Motors (ze skupiny průmyslnické rodiny Tátů) v ceně 2500–3000 USD s dvouválcovým motorem o obsahu 643 ccm (33 BHP), se spotřebou 5 l na 100 km a pneumatikami bez duše může změnit automobilistický svět.

Kniha by mohla obsahovat tyto kapitoly:

1. Automobil jako sociokulturní fenomén a předmět antropologické analýzy.
2. Fenomén pohybu v technologických souvislostech automobilismu
3. Automobil včera, dnes a zítra
4. Automobil v sexuálních a erotických souvislostech
5. Automobil v zrcadle feminismu
6. Automobil jako prostředek reklamy
7. Automobil a zoologie a ekologie
8. Dopravní zácpa jako metafora globálních rizik
9. Automobil v transkulturní a regionální perspektivě
10. Automobil jako součást postmoderní mytologie a hyperreality
11. Agresivita účastníků silničního provozu
12. Automobil jako symbol rychlosti, úspěchu a smrti v F1
13. Automobil v krásné literatuře
14. Automobil ve výtvarném umění
15. Bibliografie

16. Výkladový slovník důležitějších jmen a pojmů

Prolegomena k agresivitě účastníků silničního provozu s detailním přihlédnutím k agresii verbální

Radkin Honzák

S díky nicku Luba z blogu aktuálně.cz rád uvádím totto jako motto:

Málokdo se přiblíží originálním replikám Miloše Kopeckého v roli herce Pergnera z filmu „Já už budu hodný, dědečku!“

http://www.youtube.com/watch?v=AGH_u9A0mY4

Ukázka:

Pergner: „Krucinááááá! Jak to chodíte, ženská?!!! Dyt' sem vás moh přeject!!! Kam to čumíte?!!! To nemůžete dávat pozor?!!!“

Teta: „No prosím vás?! Pozor přece musíte dávat vy! Zaprvé – je tady přechod ...!“

Pergner: „A to je moje vina, že jste v přechodu?!!!“

Teta: „No dovolte?! Tohle je vrchol!!! Vy jezdíte jako blázen ...!“

Pergner: „Kdo jezdí jako blázen?! Kdo jezdí jako blázen? (k přihlížejícím) Tak se na tu naftalinovou baletku podívejte! Vleze do jízdny dráhy jako slepejš, a ještě si bude otvírat zobáák?!!!“

Teta: „Ježíš! Řekněte to ještě jednou! Ještě jednou to řekněte! (k přihlížejícím) Vy jste to slyšeli! Slyšeli jste to?! A vy mi to prosím dosvědčíte ...! (odvracejí se). Haló, haló ...“

Pergner: „No vidíte! On je tak na vás někdo zvědavej, dáámo! Máte kliku, že pospíchám a že jsem kulturní člověk! Jinak byste viděla!!! Babizno jedna! Rachomejtle!“

1. Automobil a agrese

Jak moudré zvíře je kuň, vyplývá z toho, že se bál automobilu už tehdy, kdy se mu ještě lidé posmívali.

Slovo **automobil** (zastarale kolojezd) pochází z řeckého *ávτο* (*áuto*, „samostatně“) a latinského *mobilis* („pohyblivý“). Často se používá zkrácený tvar *auto*, ve starší češtině byl rovněž užíván doslovný překlad slova *automobil* – *samohyb*. Automobil je tedy etymologicky definován jako samostatně se pohybující pozemní dopravní prostředek, který je nezávislý na kolejích nebo trolejích a k jehož pohybu není třeba tažných zvířat či lidské síly a je schopen se po zemi pohybovat díky svému vlastnímu pohonu.

Upřesnění definice osobního automobilu. Dosavadní definice, která byla přímo vázána na označení kategorie M1 nebo M1G, vedla k nejasnostem v případě, že taková kategorie nebyla v technickém osvědčení automobilu zapsána. Novela uvádí, že pokud takový zápis kategorie chybí, **vymezuje se kategorie osobního automobilu podle zákona č. 56/2001**, o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění platných předpisů.

Slovo **agrese** je v psychologii a behaviorálních vědách definována jako vnitrodruhové chování směřující ke způsobení bolesti či poškození. Nepatří sem agrese predátorská směřující k získání potravy. Mezi lidmi může agrese mít podobu verbální, mentální nebo fyzickou. Agrese patří mezi způsoby vyrovnání se s psychickou zátěží. Proto ji Timothy W. Costello a Sheldon S. Zalkind (1995) uvádějí v přehledu obranných mechanismů jako formu reakce, kdy se osoba mstí za utrpěnou urážku nebo za omezování tím, že potlačuje druhé. Snaží se je ovládat a poškozovat. Existuje ovšem i „ničivý vztek“, kdy se agrese přesune na věci.

Agresi můžeme definovat jako chování, které se vyznačuje následujícími znaky:

- poškozují jinou osobu,
- je záměrné,

- porušuje situačně relevantní formy,
- není motivováno snahou pomoci dané osobě ani jinými prosociálními úmysly.

Costello, Timothy W. – Zalkind, Sheldon S (1995): Agrese. In Nakonečný, Milan, *Lexikon psychologie*. 1. vydání. Praha: Vodnář, 225.

Doporučená literatura: *The Insult Dictionary. How to be Abusive in Five Languages – English, French, German, Italian, Spanish*. London: Wolfe Publishing Ltd. 1966. (Tento podtitulek asi není ten pravý, ale připleťl se sem: Building Bridges Instead of Walls.)

1.1. Automobil jako symbol agrese

Přestože automobil je především dopravním prostředkem, od počátku své existence je spojován s nebezpečím a agresí. Od 5. 7. 1865 začaly platit ve Velké Británii první dopravní předpisy na světě. Podle nich například musel před každým automobilem kráčet muž s červeným praporkem, aby upozornil chodce a povozy, že se auto blíží. V Memphisu (Tennessee, USA) smějí ženy řídit auto pouze v případě, že před ním jde muž s červeným praporkem, kterým varuje ostatní motoristy a chodce dodnes.

Futuristé využili automobilu ve čtvrtém paragrafu svého manifestu (1916): „*Tvrdíme, že nádhera světa se obohatila o novou krásu: rychlosti. Závodní vůz, jehož karoserii zdobí lesklé trubky, které se podobají hadům s výbušným dechem ... řvoucí auto, jehož motor připomíná kartáčovou palbu, je krásnější než Niké Samothrácká.*“

Agrese jako samostatného prvku je využito i v současné reklamě:

Steinmetz Opel Astra: ladná agrese

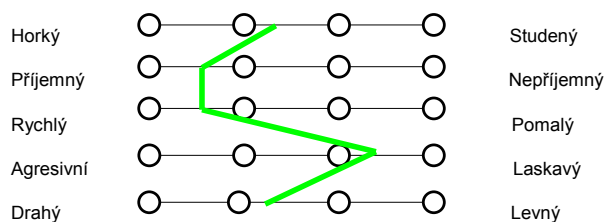
Výroky uživatelů:

po překlopení na režim sport auta doslova probudíte k agresivní jízdě ... jak začnete řadit pomocí funkce step ... nemam slov ... musíte se svézt ... je to bomba, manual bych nechtěl. Anooo ... mám ho ... v Z3, auto je stejně agresivní ale už s ním nikdy nemohu jet tak příjemně a pohodlně jako s mou e46

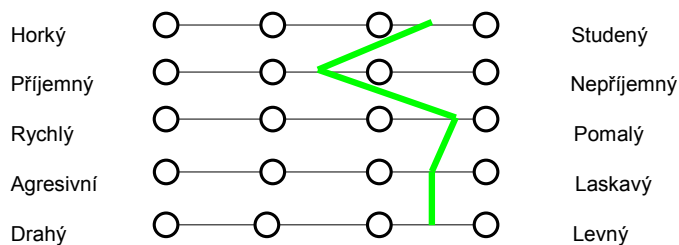
Agresivita některých dopravních prostředků hodnocená pomocí sémantického diferenciálu

Zaškrtněte laskavě kroužek, který odpovídá Vašemu pocitu při představě pojmů uvedených nad každou stupnicí.

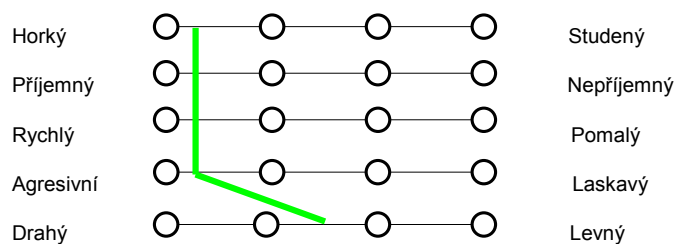
LETADLO



LOĎ



AUTOMOBIL



1.2. Automobil jako prostředek/oběť agrese

Všeobecně sdílená idea, že automobil je svým způsobem zbraň, je denně potvrzována na našich komunikacích, zachycena v televizních a internetových zprávách a hororových i dokumentárních snímcích. Toto téma však není, stejně jako **automobil jako oběť agrese**

(vandalů, majitelů, zvíře, chemických vlivů, počasí, atd.), předmětem našeho zkoumání a zde je zmiňováno jen pro úplnost možných aspektů celého projektu.

1.3. Automobil jako agresor

Jakkoliv se zdá nemožné, aby neživý předmět sám o své vůli samostatně vystupoval v roli agresora, existují doložené informace, že se tak může stát. Jednu z nich, z pera spisovatele Jiřího Hausmanna (1898–1923), uvádíme:

AUTOMOBIL

(Filologická revue, roč. LXXVIII, č. 25)

Univ. prof. dr. Josef Rozebíral:

Příspěvky k jazykovědnému osvětlení některých běžných výrazů

Úvod.

Ve statích následujících zabývati se hodlám jevem zajímavosti nikterak postrádajícím, spočívajícím v tom, že přemnohých výrazů v životě běžném používajíce, skutečností jejich vzniku, původu a filologického rozboru se tknoucích buď vůbec aneb alespoň z převážné části si nevšímáme a jejich osvětlení co do této stránky způsobem hodným politování zanedbáváme. I přebral jsem sobě za úkol, výše zmíněný jazykozpytný rozbor na alespoň některých nejobvyklejších výrazech takovýchto demonstrative provésti se pokusiti a začasť překvapující výsledky takto docílené formou co možná nejoblíbnější i širší veřejnosti laické přístupnými učiniti. Práci pak svoji v oddílů dvě jsem učlenil, z nichžto v prvním o výrazech původu cizího, ve druhém naproti tomu o oněch původu domácího pojednati hodlám. Uvnitř potom oddílů těchto za příčinou větší přehlednosti od pořádku systematického upustiti a ten samý následností abecednou nahraditi vhodným býti se mi vidělo.

Hlava I. *O výrazech původu cizího.*

Kapitola I. O výrazu „automobil“.

Jak z výkladů svrchu uvedených se podává, z výrazů cizích co do abecedního pořádku v čele jsoucích na místě prvním o přeběžném a přeužívaném slově „automobil“ pojednati se sluší.

1. Potažmo k vzniku, historickému vývoji a materiálnímu významu jeho ve výrazu „automobil“ níže uvedeně jednotliviny bystrému oku pozorovatelovu odhaliti se musí:

a) nejprve předložka „aut“ v oko nám padá. Tatot' pak, jak pozdější výklady blíže ještě ozřejmí, jiného původu býti nemůže, než onoho, který se podává z anglické předložky „out“, což značí asi tolik, jako naše „mimo“. Za důvod zjištění tohoto uvedeno budiž prozatím toliko tolik, že automobil právě v oblasti anglosaského jazykového rozpětí vynalezen a tudíž i výrazem z téhož jazyka přejatým nepochybně označen býti musil.

Než pokračujmež:

b) další skupina hlásek „tom“ jest nám již na předzminěný anglosaský původ objektu našeho bádání jasna: „Tom“ není než zkráceninou jména Tommy = Tomáš. Jakž sdostatek jest známo, označují totiž Britové tímto u nich nad jiné populárním jménem předměty své obzvláštní záliby – tak například nazývali jím za světové války známé svoje dalekonosné dělo. I jest na snadě důminka, že i přístroj daleko oblíbenější, jakýmžto právě automobil býti se jeví, tímto lidovým názvem obdařili;

c) konečně pak ku poslednímu našeho bádání článku přihlédnouti dlužno, ke koncove „bil“ totiž, jejížto vzniknutí ve smyslu hořejších vývodů z rovněž anglického slova „bill“ = zákon, jak na bíledni jest, odvozovati sluší.

2. Jednotliviny tyto tedy takto prozkoumání podrobivše, celkový smysl výrazu „automobil“ vyložití se snažme: A tu pak jako překlad nejvhodnější nadzminěného významu „**Tom jsoucí mimo zákon**“ se nám podává. A konkrétní skutečnosti tuto naši vyvozeninu jen zřejmě potvrzují: Čímže jiným totiž automobil býti se nám jeví, nežlit' právě oblíbeným přístrojem – „Tomem“ – na nějž se v pravdě žádný zákon nevztahuje, ježto na př. fyzikální zákony

pohybové rychlostí svou přemáhá nebo na př. veřejnoprávné předpisy provozního řádu, jak každodenní zkušenost nás přesvědčuje, respektuje měrou pranepatrnou pro nesnadnou svoji se strany bezpečnostních orgánů zjistí– a dopadnutelnost? A tak, toto když jsme byli prokázali, vznik a původ slova „automobil“ v novém, na první pohled snad podivuhodném, avšak na ruce jsoucím světlem nám se odkrývá. (Příště dále.)

II.

(„Sborník pro klasickou filologii“, roč. XXII, č. 13.)

Prof dr. Václav Hnidopich:

Vědec na scestí.

V posledním čísle „Filolog. revue“ vyšel svrchovaně zajímavý článek z pera univ. prof. dra J. Rozbírala, v němžto autor na základě bohatých, více jak 50letou badatelskou činností získaných zkušeností původ některých cizích nám slov se stanovíště nauky filologické osvětliti se snaží. Zatím uveřejňuje ze svého bohdá rozsáhlého díla první kapitolu vznikem slova „automobil“ se obírající.

Při vší však vštípené nám účtě k p. autorovi, jehož epochální dílo „O přehlasování samohlásky e v středoturkmenstánských nářečích“ jméno vpravdě evropské mu zjednálo, nesmlčeti nemohu několikero, proti ve článku nadzminěném obsaženým vývodům mířících, závažných námitek.

Takt' nesluší pokládati za plně přesvědčující předkem přední předpoklad předzminěného p. autora co do anglosaského původu slova „automobil“, jehož vznik nikolivěkt' tamo, alenobrž naopak v jazycích klasických hledati se sluší. Tím samým ale jeho, třebašžeby vysoce důmyslná a překvapujícíně originální theorie naprosto padá a objevuje se neobejditelná nutnost důměnkou jinakou touž nahraditi.

Na základě pak bližšího sporného předmětu pozorování a za co pramene použití zvlášt' spisu prof. Grübelmayera „Vergleichende Tabellen der lateinischen und griechischen unregelmässigen Zeitwörter“ následující hypothesi u protivě k náhledu prof. Rozbírala položití se odvažují a výraz „automobil“ v tyto částice rozložití za jediné přípustitelné považují:

1. Za první složku citovaného slova nesluší míti kmen „aut“, nébrž prostě citoslovce „au“, výkřik to bolesti ježto zajisté vztažmo ku hojným automobilovým nehodám za součástku podstatnou i slovného značení přístroje onoho pokládati nutno.

2. Že pak druhou částici „tom“ z řeckého „στομα“ (chrup, zuby) odvozovati dlužno, na snadě jest, anžto při bezprostředně zmíněných nehodách právě k vyrazení zubů (NB, provázených výkřikem „au!“) nejčastěji dochází.

3. Pokud posléze koncovky „obil“ se tkne, tu vyprýštění její z latinského „nobilis“, tj. vznešený tak zjevným jest, že dalšímu dokazování jakožto zbytečnému se vymykati se mi vidí. A vskutkuť: kdo medle bývá vlastníkem automobilu, nežli právě vznešené vrstvy sociální?

Taktoť tudíž rozebírán, výraz „automobil“ u překladu českém vyplyne jakožto: „**Běda, vznešený vyražeč zubů**“, což i se svrchu předsevzatými výklady i se skutečností plně se srovnává a za jediný správný výklad velesporné otázky pokládati sluší.

III.

(„Časopis pro vlastenecký jazykozpyt“, roč. XII., č. 8.)

Ph. dr. Vlastimil Jazykadar:

K problému automobilovému

Československá filologická veřejnost byla v poslední době nemálo vzrušena sporem prof. Rozbírala s prof. Hnidopichem o původu slova „automobil“. Mám-li vyjádřit své stanovisko k oběma teoriím, musím přímo říci, že obě pokládám za úplně nesprávné a pochybené. Oba páni profesori nedovedli se totiž dosud vymaniti z osidel německé pseudokultury a hledají

vznik sporného výrazu všude jinde než tam, kde je skutečný pramen všeho moderního názvosloví: Ve Slovanstvu a jeho bratrské Francii.

I laikovi je na první pohled jasno, že slovo „automobil“ skládá se ze tří částí: z francouzského „août“ – srpen, „homme“ – člověk a koncovky „obil“, která není než zkráceninou ryze české, ryze slovanské „kobyly“. Znamená tedy „automobil“ vlastně „**srpnový člověk-kobyly**“, ke kterémužto překladu nás vedou ostatně i důvody věcné. První automobil objevil se v pařížských ulicích, jak nepochybně prokázáno, právě v s r p n u. A co se týče slov „člověk–kobyly“ – můžeme si mysliti vhodnějšího označení pro přístroj, který plně nahrazuje funkce dosud zastávané koněm, jenž však nad tohoto vyniká svými schopnostmi takovou měrou, že se blíží téměř samému člověku?

Z tohoto jediného možného výkladu je patrné, jak hluboké kořeny zapustilo již v minulosti přátelství česko-francouzské, jehož nerozbornost je nejpevněji utvrzena vzájemným pronikáním obou národních kultur. A může býti pro toto pronikání, pro tuto kulturní souvislost jasnějšího příkladu než právě uvedený?

Předkládáme československé veřejnosti na uvážení v naději, že se nám podařilo získati nový argument proti nesvědomitým štváčům, snažícím se nahradit jedině možný frankofilský směr naší zahraniční politiky pochybnou germánsko bolševickou orientací.

IV.

(Zvláštní vydání všech pražských večerníků.)

Tragická událost

V Praze, 31. února. (ČTK.) V čera o 11. hod. dopol. na Václavském náměstí uvedl se nevysvětlitelným dosud způsobem za nepřítomnosti řidičovy automobil č. A 5894 sám od sebe do pohybu a rozjel se plnou rychlostí do středu jízdní dráhy, kde právě stáli zabrání v živý rozhovor, slovní naši učenci, univ. prof. Josef Rozbítal, prof. dr. Václav Hnidopich a Ph. dr. Vlastimil Jazykadar. Stroj vjel do skupiny vědců s takovou vehemencí, že, než bylo možno ohrožené varovati, ležely na dlažbě tři k nepoznání zohavené mrtvoly ... Ale nedosti na tom: řídká automobilu se z důvodu rovněž dosud nevysvětlitelného stočila tak, že vražedné vozidlo, opisujíc uprostřed náměstí malé kruhy, vždy znovu přejíždělo tělesné pozůstatky nešťastných obětí, až nezbylo z nich než několik cárů zkrvaveného masa. Pak teprve podařilo se na rychle přivolaným hasičům rozrušený přístroj zastavit.

Tolik úřední zpráva. Tragickým shlukem dosud nedosti jasných okolností oloupil tedy osud naši vědu opět o ... (následují tři nekrology, dlouhé právě tak, aby vyplnily všechny sloupce zvláštního vydání od úřední zprávy k několika na rychle objednaným inserátům).

2. Řidič automobilu

Většinou plnoletá osoba vlastníci platné řidičské oprávnění, účastník silničního provozu.

2.1. Řidič agresivní

Typický agresivní řidič je muž do 35 let, ukázal výzkum psychologů. V poslední době přibývá na českých silnicích i agresivních řidiček. Za jejich chováním je hlavně neschopnost zvládat stres a ovládat emoce nejen za volantem.

Typy nebezpečných řidičů podle psychologa na dopravu Matúše Šuchy:

Závodníci – to jsou ti, kteří nikam nemusejí pospíchat, ale jen se snaží dostat do cíle co nejrychleji. A pokud jim v tom někdo brání, třeba pomalejší jízdou, jsou agresivní.

Soutěživí – těmto typům šoférů nejde ani tak o rychlost. Dopravu vnímají jako soutěž a silnici jako soutěžní trať. Proto se ze všech sil snaží dostat co nejvíc dopředu a vyhrát.

Soudci – tito lidé se staví nad ostatní a trestají každého, kdo se proviní. Například jedou-li rychleji, tak je schválně začnou brzdit.

Pasivní agresori – jde o nejčastější typ řidičů, kteří mají radost z toho, že hatí úsilí druhých. Neumožňují jiným, aby jeli tak, jak by chtěli. Takovým chováním se však stávají na cestách nebezpečnými.

2.1.1. Řidič agresivní nadávající

Podobně jako pes, pokud pouze štěká, nekouše, také řidič **pouze** nadávající patří k nejméně rizikovým agresivním účastníkům silničního provozu. Nadávky lze vesměs přiřadit mezi výrazy **obscénní** (z řeckého *ob skene*, „mimo jeviště“; v antickém divadle se „nevhodné“ a násilné scény odehrávaly mimo jeviště) tedy například nepoužitelné při audienci u anglické královny. Výjimku tvoří příspěvek (M35) zaslaný mi věrohodnou osobou: „To je ale chasník!“

Nadávající řidič se patrně také cítí „ob skene“ (tuto hypotézu nutno testovat rozsáhlejším výzkumem), jak se zdá vyplývat ze skutečnosti, že na rozeslaný pastýřský list (viz dále) přišla jen malá část odpovědí použitelných pro zpracování, z toho navíc některé pouze udavačské odkazující na nadávky zaslechnuté, neprezentující žádnou vlastní produkci. Přibližně třetina odpovědí obsahovala výmluvu „napíšu později“. Materiál bylo proto nutné doplnit údaji posbíranými v ulicích hlavního města Prahy, kdy během sběru nedošlo k žádným výtržnostem, tím méně k inzultaci sběrače.

Za účelem získání materiálu jsem rozeslal e-mailovou poštou na 80 funkčních adres a pověsil na dva blogy již předzminěný následující

Pastýřský list:

V – jako věda; pomozte rozšířit lidské poznání!

„V“ is very very extraordinary...

Text starého šlágru (to ještě neexistoval termín „hit“)

Vědy jsou prachobyčejné a kromobyčejné, alespoň tak nás to učí největší teoretik vědy minulého století, Thomas Kuhn (1922–1996) v publikaci *The Structure of Scientific Revolutions*. Ty první (fyzika, chemie, historie, sociologie, atd.) podporují a rozvíjejí teorie, jež lze označit za sucharské, ty druhé (např. věčně posmívaná, opomíjená a zneuznaná patafyzika) se zabývají problémy, které těm prvním nejsou dost vznešené, nebo by mohly nabourat pečlivě uplácanou, ale vratkou stavbu teorií.

V žádné historické publikaci nenajdete údaj o tom, že „*Stalina trápily hlasité větry. Ve společnosti jiných lidí zvuk maskoval tím, že hlasitě rachtal skleněnou karafou na vodu. Kuriózní je, že stejný problém trápil i Adolfa Hitlera*“. Přitom právě to mohla být příčina jejich poťapaných myšlenkových pochodů, jak ukazují nejnovější výzkumy o vlivu bakteriální střevní flóry na mozek.

Disidentská role kromobyčejných věd má však nesmírnou výhodu v tom, že nikterak neomezuje kreativitu a spolu s Pierrem Teilhardem de Chardin tyto přístupy sázejí (u Hušáka) na náhodu, na moment překvapení, na serendipity. Milenci vědy následující příkladu strýce Františka ze Saturnina, poutníci slepými uličkami až do hrdel (statků již jim pak netřeba) dostávají v USA Darwinovu cenu za zkvalitnění genetického poolu tím, že se vymažou z knihy živých a nepředávají své sobecké geny dál.

Darwinova cena se uděluje za nejkurióznější smrt. V předloňském roce ji obdržel člověk, kterého umlátíl automat na Coca Colu, když se z něj snažil vypáčit plechovku, aniž by zaplatil. V loňském roce to byl rozhněvaný vozičkář, který nechtěl čekat na příjezd výtahu a na třetí pokus vyrazil invalidním vozíkem jako beranidlem dveře šachty, do které spadl. To lze považovat za odkloněnou tvář kromobyčejných věd analogickou s objevem atomové pumy bédami prachobyčejnými.

(<http://darwinawards.com/darwin/darwin2010-08.html>)

Nicméně pozitivní obraz kromobyčejných věd jednoznačně dominuje a přináší lidstvu jednak nesporný užitek, ale také neskonale potěšení, což o druhém vědeckém proudu říci nelze. Domácí kutilství, (výroba kyje z piana, vibrátor na parní pohon) organizované dnes

převážně televizními stanicemi je někde na půli cesty mezi oběma, leč o několik pater níže, přestože i z těchto úrovní občas vytryskne jiskřivý gejzír. My, vědci kromobyčejní, kutily rozhodně nepohrdáme, aniž se nad ně vyvyšujem.

Smyslem tohoto textu je přizvat širokou veřejnost k vědeckému výzkumu týkajícího se **Antropologie automobilu**, který patrně vytvoří paralelu Kantovy „Antropologie z pragmatického hlediska“ považovanou za teoretický základ vědecké psychologie (filosofové se o její kvalitě nevyjadřují uctivě, ale psycholozi na ni nedají dopustit, přestože ji žádné z nich nečetl).

Mně byla svěřena kapitolka o agresí, jejíž součástí jsou také **NADÁVKY ZA VOLANTEM**. Prosím všechny laskavé čtenáře, aby obohatili mou sbírku svými výroky, eventuálně zajímavými výroky svých bližních. Aby byla dodržena pravidla slušnosti na těchto stránkách (a taky aby to neukradla konkurence), zasílejte mi, prosím, perly expresivní češtiny do emailové schránky nadavani@seznam.cz zřízené speciálně pro tento účel.

Aby bylo možné zjistit, zda v tomto směru existují ještě genderové rozdíly, označte laskavě pohlaví F (ženy), M (muži) a pro analýzu vlivu věku na slovník (a tzv. buzz words) za písmeno napište číslici označující věk (možno od předškolních dětí po poslední slova).

Věřím, že soubor výroků ze situací maximálního vzepjetí ducha ve stresových momentech vysoko předčí morbidní sbírku nejčastějších výroků před smrtí obsahující dekadentní věty typu: *Tatínku, proč mám na hlavě jablko? A proč by se v letadle nemohly otevírat dveře? Já se podívám, zda je to nabité. Udělej na toho blbce grimasu, když ho budeme předjíždět! Ano? Ale jen přes mou mrtvolu!*

Děkuji mnohokrát a slibuji, že za Nobileho cenu uspořádám velkou trachtaci, která předčí všechny předvolební guláše.

Vážený uživateli, základní kapacita Vaší e-mailové schránky nadavani@seznam.cz byla úspěšně navýšena na neomezenou velikost

2.1.1.1. Sebrané výrazy

Sluší se uvést též subjektivní motivy, které mě vedly k participaci na tomto výzkumu. Doufal jsem, že objevím alespoň několik perel ekvivalentních k výtvaru mého otce, „Vy krávo jeden jeruzalémská!“, kterým častoval spoluúčastníky silničního provozu. Nemohu říci, že jsem byl zcela zklamán, musím však konstatovat, že tvůrčí potenciál autorů dodaných výroků je v tomto ohledu chudý.

Třídění výroků bylo provedeno s přihlédnutím ke stěžejnímu filozofickému spisu a současně metodickému návodu (Descartes R: Rozprava o metodě) při podřízení se článku III.–VIII. revidovaných závěrů Lateránského koncilu.

Sebrané projevy lze rozdělit na **a) citoslovce**, **b) oslovení** účastníků silničního provozu, případně dalších osob a institucí podílejících se na silniční dopravě konkrétně (Správa silnic, dálnic a dalších zprovozněných tankodromů vydávaných za tyto, Policie) i správně (Ministerstvo dopravy) a nakonec **c) hodnotící komentáře, rady a doporučení** udílená výše zmíněným (eventuálně spolujezdcům – *Neser se mi do řízení ty čůzo zasraná, rozumíš!?*).

Výmluvy by teoreticky mohly svědčit pro sociální inhibici respondentů, to by však zasluhovalo samostatný rozbor doplněný psychologickým vyšetřením, protože krom ukázky jejich citací jim nebude věnována další pozornost.

2.1.1.1.a

Na prvních dvou místech citoslovných a cituplných výkřiků se bezkonkurenčně nachází lidové (vulgární) označení prostitutky, eventuálně pomazané výkaly a neadresné odeslání směrem k análnímu svěračí a dále. Vzhledem k tomu, že zkoumaný vzorek nepřesáhl 9000 respondentů a rovněž jeho stratifikace nebyla optimální, nelze určit absolutně vítězný výraz, Až daleko za nimi se objevuje (marné) volání Nejvyšší bytosti a její apostrofa.

2.1.1.1.b

V osloveních vedou vulgárně pojmenované pohlavní orgány, přičemž ženským pohlavím jsou označováni i muži, což by mohlo úroveň nadávky povyšovat. Další jsou domácí zvířata, zejména skot a brav, ale ani drůbež není opomíjena. Někdy dochází k zajímavé diskrepanci, jak možno demonstrovat u řidičky (F 40), která mužské narušitele oslovuje zjemnělým „voe“, zatímco narušitelky ženského pohlaví nekompromisně: „ty krávo jedna nedojená“.

2.1.1.1.c

V této množině výroků je provinivší se subjekt již adresně poslán především do anální a vaginální oblasti, navíc často se současnou informací, jak by s ním autor naložil, kdyby měl příležitost. Nechybí trefné charakteristiky provinilců s důrazem na negativní stránky jejich povahy, inteligence a řidičského umu. Někdy nelze výzvě vyhovět, protože představuje klasickou dvojnou vazbu (double bind Palo Altské školy) – „koukni, nečum!“.

Výmluvy (bez dalšího komentáře)

Vážený pane doktore, rád bych se zúčastnil, ale fakt nemám čím. Bohužel sám nenadávám a na kuriózní nadávky ostatních si taky nevzpomínám hm ... to je strašně těžké, už hodně dlouho jsem neseděla v autě.

Pro výzkum jsem provedla následující: pečlivě prostudovala, dále rozeslala odpovědným lékařům ...

Můj původní úmysl roztřídit získané výroky do jednotlivých kategorií zcela zvrátil velkolepý dojem vyvolaný jejich nahloučením do jedné surrealistické básně. Bretonova definice „*nečekané a půvabné setkání růže, deštníku a šicího stroje na pítavním stole*“, zde dostává další rozměr, a proto přetiskuji vše en block až po závěrečný výkřik, jemuž sluší epiteton: *Finis coronat opus*. (Vysvětlivky: F – jedinec ženského pohlaví, M – jedinec mužského pohlaví, číslo znamená věk.)

Kurva!!!

hovado až za roh (F 35)

mami, to bylo taky hovado? (F 4)

to je jantar (M 40)

když se rozdávalo sebevědomí, tak tenhle blb šel čtyřikrát a teď neví, co s tím (F-35)

Ty debile

Kreténe

kriple

Hovado, kam jedeš

Ty ses snad posral

Kam čumíš

Do prdele!

Jed' do prdele nebo tě postrčím

„kokot zsranej“ (M 31

Mamlas (M 55)

Kurva zsraná!

Železnou tyčí bych mu přední sklo rozmlátil (M 55)

Tak to je neuvěřitelné (F 50)

Jakej je tam panáček, ty pičo?!“ (M 25)

To je debil! (M 50)

Kreténe (F 47)

Kerý hovado!

Zase ženská (M 51)

Kup si raději koně!

JEŽÍŠI! CO JEDEŠ JAK S HNOJEM? DEBILE!

CO SEDÁŠ DO AUTA, KDYŽ NEUMÍŠ ŘÍDIT ... KRÁVO PITOMÁ!!! (pro muže používám TY FRAJERE nebo TY OSLE, podle toho jestli vypadá a chová se s autem jako frajer libový nafoukaný, nebo nějaký zamrzlý či pedantský typ)

Častěji, jsem se přistihla, nadávám na ženy

ty kundo z ryby! (M50)

Můj otec (M 83) používá za volantem tyto nadávky: kozumplík, řepoň a piča

„co po něm můžeš chtít – je to debil co volil Ratha (na autě je středočeská značka)“ (F 50)

Ty seš ale český Honza vid'

Hlavně že sis pomoh'

Kam čumíš, ty kreténe

Netelefonuj a řid'

Dneska má řidičák každej, kdo má do prdele díru (F 50)

„blbec“, „pitomec“, tchán prý říká „kam jedeš ty hovado“ „ty kreténe“, švagr: „ješmarjá to je vůl“. M?

... ten debil bude za chvíli na prvním pangejtu ...

To se mi snad zdá: podívej, co ten čurák dělá ...

To je ale píčus!

Nakopat ho do koulí je snad málo!

Zmrd jeden šikmovokej!

zasraný bolševici!

No, jen si jed', když se chceš zabít ... ty vychcánku ...

Kurva, kurva, kurva!

Až tě doženu, ty kryple, bude po tobě!

Do prdele, kam čumíš ty grázle?

Ty vole, koukni na tu píču, co do prdele, dělá ...

Tak to je ale kráva korunovaná!

... se na to vyseru a vystoupím ...

Za chvíli budeš mrtvej, ty srágoro!

Tomu blbečkovi z tý škodovky snad přeskočilo!

Jo jo, za chvíli budeš na sračky, jen jed'!

Svatá panno posrpenská, koho to za ten volant proboha posadili?

Klouže to jak svině!

Ty sráči jeden nevyčválnej!

Boha jeho!

Zabít málo!

„Uhni z cesty, dedku, nebo ti rozmaznu prdel, ze ani neceknes, dedku jeden zasranej!!!“

Jsme v řiti, ne v Řitce ...

Neser se mi do řízení ty čúzo zasraná, rozumíš!?

Hovno Fitipaldi, jen kretén navoněnej!

Kurva, to je ale debil.

Vrať papíry, tý mátoho!

Mám tu kudlu na tvý gummy – podívej, tak nečum!

Tak schválně: kdo z nás bude dřív v pekle?

Táhni s tím krámem už někam!

Šmejd jeden zasranej!

To je kokos! Proč jezdí na kruháč, když se mu z toho motá palice!?

Nelakuj si nehty a jed' ... nádhero!
 Ááá ... dědovi se svezl klobouček do očí!
 Nelep se mi na prdel! To je normálně harassment!
 To je rychlost!!! Proč svítí tlumenýma, tohle je na parkovačky.
 Brzdi! Brzdi! Aha, tak tohle je airbag!
 Brzdi! Brzdi! Jed'. Já myslím, že ten už tam ležel!
 Kup si brejle, strejdo. F /3/
 Vole, debile, vole, debile ... (duo F 2,5 + F 9)
 Proč na mě ten policajt mává?
 „Co děláš, ty hnojáku?!“
 „Tady nejsi v Praze, chlape!“
 debile, poser se (F 42)
 „kurva“, „doprdele“ a „ježištojedebil“
 ten blbec má trojku pod kulichem (má 3 promile v krvi)
 ty vypatlaný divadlo, táhni na krajnici (pomalá, překážející řidička)
 Blondýna blbá
 Čuráčí hlavo!
 Aby ses neposral.
„Bodaj by sa ti kokot na opačnú stranu postavil!“

3. Represivní opatření

První seriózní pokus o snížení verbální agresivity řidičů podnikla policie Spolkové republiky Německo zvláštní vyhláškou doplněnou ceníkem pokut. Zde je uveden český překlad i s originálem trestaných výrazů:

CENÍK POKUT ZA NADÁVKY NĚMECKÉ POLICII

Slovní urážky

„Tupče“: 250 eur
 „Vyliž mi!“ (Leck mich doch!): 300 eur
 „Blbá krávo!“ (Dumme Kuh!): 300–600 eur
 „Vtipálku!“ (Witzbold!): 300 eur
 „Ty chudáku, ty seš úplně pomatenej!“ (Du armes Schwein, du hast doch eine Mattscheibe!): 350 eur
 „Zloději!“ (Wegelagerer!): 450 eur
 „Ty seš tak blbej, že ani psát neumíš!“ (Zu dumm zum Schreiben!): 450 eur
 „Ty blbá svině!“ (Du blödes Schwein!): 500 eur
 „To nemáš, ženská pitomá, nic lepšího na práci?“ (Hast du blödes Weib nichts Besseres zu tun?): 500 eur
 Tykání policistovi: 600 eur
 „Asi máš úpal, ne?“ (Dir hat wohl die Sonne das Gehirn verbrannt!): 600 eur
 „Ti hrabe, ne?“ (Bei dir piept es wohl!): 750 eur
 „Zatracenej zlodějskej ksindle!“ (Verfluchtes Wegelagerergesindel!): 900 eur
 „Skřete!“ (Wichtelmann!): 1 000 eur
 „Čuráku!“ (Du Wichser!): 1 000 eur
 „Co chceš, ty pitomče?!“ (Was willst du, du Vogel?!): 500 eur
 „Asociále!“ (Asozialer!): 550 eur
 „Blbče!“ (Du Holzkopf!): 750 eur
 „Vy jste z té své funkce nějak nadržený?!“ (Sie sind ja krankhaft dienstgeil?!): 600 eur
 „Spolek kašparů!“ (Kasperleverein!): 1 000 eur
 „Zloději!“ (Raubritter!): 1 500 eur
 „Pošuci v uniformě!“ (Trottel in Uniform!): 1 500 eur

„Nejradši bych ti řekl kreténe!“ (Am liebsten würde ich jetzt Arschloch zu dir Sagen!): 1 600 eur

„Ty courou!“ (Du Schlampe!): 1 900 eur

„Hnusná děvko!“ (Fieses Miststück!): 2 500 eur

„Stará svině!“ (Alte Sau!): 2 500 eur

„Idiote, patříš na psychiatrii!“ (Du Idiot, du gehorst in die Nervenheilanstalt): až 1 500 eur

Gesta

Vypláznutí jazyka: 150–300 eur

Spojení palce a ukazováčku do kruhu (symbol pro „Arschloch“, tedy sráče, kreténa): 675–750 eur

Klepání na čelo: 750 eur

Kmitání rukou před obličejem: 350–1 000 eur

Vystrčení prostředníčku: 600–4 000 eur

Poznámka: zdroj Auto Tip, ADAC, 1 euro = asi 25 korun

Zdroj: http://auto.idnes.cz/pozor-na-jazyk-stara-svine-je-u-nemecke-police-za-60-tisic-pek-automoto.aspx?c=A110204_100804_automoto_fdv

Blasfemie, persifláž, mystifikace? Postmodernistické hříčky s klasiky

Blasphemy, Persiflage, Mystification? Postmodern Trifling with Classics

Jan Filipický¹ – Jaroslav Malina²

¹Orientální ústav Akademie věd České republiky, v. v. i., oddělení Jižní Asie, Pod Vodárenskou věží 4, 182 08 Praha 8

²Ústav antropologie Přírodovědecké fakulty Masarykovy univerzity, Vinařská 5, 603 00 Brno

Redakční rada a redakce časopisu *Anthropologia integra* se poprvé v průběhu své činnosti musí vyrovnat s problémem dvou příspěvků „anonymní autorky“ / „anonymního autora“ – „Antropologický výzkum: Automobily Audi (zvláště „koncept A3“) v pohledu významných osobností“ a „Alfa Romeo 4C a Alfa Romeo Giulietta v postmoderní době“; příspěvky jsou zasazeny do prostředí 81. mezinárodního autosalonu v Ženevě (březen 2011). Řešením pověřila Jana Filipického a Jaroslava Malinu. Oba badatelé se kromě řešení etického rozměru případu vypravili, spolu s výtvarnou redaktorkou a fotografkou Stáňou Bártovou, na vlastní náklady na ženevský autosalon, aby pomocí základní antropologické metody zúčastněného pozorování a vizuální antropologie (fotografie, film) na místě prověřili a zdokumentovali realie uváděné v anonymních příspěvcích a realizovatelnost popisovaných situací a kulturních vzorců chování.

Cesta byla vykonána automobilem *Golf R* (obr. 1). Trasa z Brna (Vinařská 5) do Ženevy vedla přes Mikulov, Vídeň, Salcburk, Innsbruck, Curych a Bern a měřila 1180 km. Svižná jízda „nejrychlejším/nejbrutálnějším Golfem všech dob“ (metafora *Golfa R* v některých motoristických časopisech), trvající 9 hodin, 55 minut (plánovač trasy Mapy.cz uvádí 12 hodin, 14 minut), byla na jedné straně vykoupena odebráním řidičského průkazu jedné člence posádky za větší překročení povolené rychlosti (při předjíždění dýchavičné BMW M3 na alpské dálnici A12 [Inntalautobahn] v oblasti Innsbrucku), na druhé straně inspirovala jiného člena posádky k Ódě na *Golfa R* ve stylu autorky/autora posuzovaných anonymních příspěvků (obr. 2).

Woods, Tiger (30. 12. 1975, Cypress, Kalifornie), americký golfista; jeden z nejúspěšnějších golfistů všech dob. V současné době prožívá osobnostní i hráčskou krizi.

Tiger Woods:
Už nejsem Audian,
mám teď R-Golf,
je pro mě holy one,
na greenu zas budu Wolf.

Anthropologia integra

Ústav antropologie Přírodovědecké fakulty Masarykovy univerzity
Vinařská 5, 603 00 Brno
Šéfredaktor: Prof. PhDr. Jaroslav Malina, DrSc.
Telefon: 549 495 755; mobil: 604 387 111
e-mail: jmalina@sci.muni.cz
<http://anthrop.sci.muni.cz>

*Dámy / Pánové
Kolegyně / Kolegové*

Ústav antropologie Přírodovědecké fakulty Masarykovy univerzity ve spolupráci s vydavatelstvím Masarykovy univerzity a Akademickým nakladatelstvím CERM zahájil v roce 2010 publikování recenzovaného mezinárodního časopisu *Anthropologia integra: Časopis pro obecnou antropologii a příbuzné obory* (podrobnější informace o časopise a jeho on-line verze 1. ročníku jsou na adrese: <http://anthrop.sci.muni.cz/page.yhtml?id=5>).

Dnes (4. 3. 2011), krátce před uzávěrkou 1. čísla 2. ročníku (15. 3. 2011), byl do redakce našeho časopisu doručen příspěvek:

„Antropologický výzkum: Automobily *Audi* (zvláště ‚koncept A3‘) v pohledu významných osobností“ / „Anthropologische Untersuchung: Die Marke *Audi* (insbesondere ‚A 3 Concept‘) aus Sicht bedeutender Persönlichkeiten“ (vizte v příloze).

Autorství u tohoto příspěvku nebylo uvedeno. Domnívám se, že autorkou/autorem by mohl být někdo z vás. Ano-li, žádám vás o sdělení autorství, aby mohlo být zahájeno recenzní řízení, jehož řádný průběh a pozitivní vyznění je předpokladem pro publikování příspěvku. („Anonymní příspěvek“ nelze uveřejnit ani v případě kladných recenzí.)

Poznámka pro autorku/autora příspěvku:

Užití jména šéfredaktora v lichotivém kontextu v úvodním mottu, stejně jako uvedení jeho spisů v „Seznamu literatury“ (navíc: jaký vztah k tématu mají tituly *Amor*, *Smrt profesora* nebo *Kruh prstenu?*), nemá žádný vliv na přijetí příspěvku; o případném publikování rozhoduje redakční rada. Dále: Nejsem si vědom, že bych se v posledních dnech vyjadřoval k *Audi* či jinému automobilu – přesto figuruji mezi respondenty výzkumu (sic!); a i kdyby: nikdy bych neužil příměr „audina / šalina“!

S poděkováním a pozdravem

Jaroslav Malina

V Brně 4. března 2011

Antropologický výzkum: Automobily *Audi* (zvláště „koncept A3“) v pohledu významných osobností

Anthropologische Untersuchung: Die Marke *Audi* (insbesondere „A 3 Concept“) aus Sicht bedeutender Persönlichkeiten

Autor: Anonymus

Motto:

Z nuly sto za pouhé čtyři vteřiny,
to auto musí být Yáry Maliny,
i kdyby neměl jíst nic než maliny,
už nikdy nechce ven z téhle Audiny.

Motto:

Ach, du lieber Gott! Vier Sekunden bloß!!
Den Gedanken daran wird er nie los!
Yára Malina ist echt geil auf den Wagen,
er muss ihn um jeden Preis haben,
schon sieht er sich im Audi (statt in den Schriften)
vergraben.

Klíčová slova: antropologický výzkum; Audi; Audi; Audi; Audi; Audi; Audi.

Schlüsselwörter: anthropologische Untersuchung; Audi; Audi; Audi; Audi; Audi; Audi.

1. Úvod a vymezení problematiky

Výzkum byl proveden metodou zúčastněného pozorování a dotazníkových šetření ve dnech 1.–3. března 2011 v prostředí 81. mezinárodního autosalonu v Ženevě (81st International Motor Show, Geneva). Níže uvedeným osobnostem byla položena otázka:

„Co pro Vás znamená automobil *Audi* (speciálně koncept *A3* 2011; obr. 3)?“

(Vernisáž konceptu *Audi A3* v Ženevě: <http://www.auto.cz/audi-a3-sedan-concept-kompaktni-odhalen-54863>)

Osobnosti jsou seřazeny v chronologickém pořadí (podle věku).

1. Einleitung und Problemstellung

Die Untersuchung wurde im Zeitraum 1. bis 3. März 2011 auf dem Genfer Auto Salon (81. Internationaler Auto Salon Genf 2011) unter Einsatz der teilnehmenden Beobachtung sowie einer Befragungsmethode durchgeführt. Die Frage an die unten genannten Persönlichkeiten lautete:

„Was bedeutet der *Audi* (insbesondere *A3* Concept 2011) für Sie?“

(Die Vernissage des Modells Concept *Audi A3* in Genf: <http://www.auto.cz/audi-a3-sedan-concept-kompaktni-odhalen-54863>)

Das Personenverzeichnis ist entsprechend dem chronologischen Alter geordnet.

2. Automobily *Audi* (zvláště „koncept A3“) v pohledu významných osobností

2. Die Marke *Audi* (insbesondere „A 3 Concept“) aus Sicht bedeutender Persönlichkeiten

Homér (Homéros, asi 8. století př. n. l.), nejstarší řecký epický básník považovaný za autora eposů *Ílias* (téměř 15 000 veršů) a *Odysseia* (asi 12 000 veršů). Podle tradice byl slepý. Homérovy básně se staly kulturním majetkem antického Řecka a později i Říma. Měly velký vliv na utváření antické literatury, umění, staly se základem antické vzdělanosti a základním didaktickým materiálem, na němž se mládež učila číst, psát a deklamovat.

Homér:

Kdyby měl Audi Odysseus,
žil by si jako božský Zeus.
Netrmácel by se světa kraj,
měl by s Pénélopé ihned ráj.

(Poznámka výzkumníka: Takové přání však bylo ve starověkém Řecku považováno za výraz zpupnosti [*hybris*], a tak se bohové, kteří už měli veskrze špatnou zkušenost s Prométheem, rozhodli dát lidem Audinu [na Olympu se původně jmenovala Pandora] teprve až po třech tisících letech, kdy už budou rozmařilejší a nebudou bohům jejich životní styl tolik závidět.)

*

Sókratés (asi 469 př. n. l., Athény, Řecko – 399 př. n. l., Athény, Řecko), řecký filozof a učitel moudrosti, známý odmítáním „nepotřebných“ věcí (zůstal tomu věrný i ve své odpovědi).

Sókratés:

Po takovém autě by neštěk' ani pes.

*

Aristotelés ze Stageiry (384 př. n. l., Stageira [Makedonie] Řecko – 322 př. n. l., Chalkida, Řecko), řecký filozof a polyhistor. Jeho encyklopedické dílo ovlivňovalo po dvě tisíciletí vývoj řady vědních odvětví.

Aristotelés:

Inu, kladu si za vinu:

za prvního hybatele měl jsem označit Audinu.

(Poznámka výzkumníka: Aristotelés původně za příčinu pohybu označil prvního hybatele [Boha] – *to próton kinún akínetón*.)

*

Alexandros III. Veliký, též Alexandr Makedonský, Alexandr Veliký (356–323 př. n. l.), syn makedonského krále Filipa II. a jeho ženy Olympiady. O jeho výchovu a vzdělání pečoval Aristotelés, byť podle některých autorů byl Aristotelův vliv na Alexandra minimální, či přinejmenším sporný. Po smrti svého otce nastoupil roku 336 př. n. l. na makedonský trůn, zajistil si poslušnost Řeků a roku 334 př. n. l. zahájil tažení proti Peršanům a završil je posléze výpravou do Indie. Alexandrovými výboji se řecká civilizace rozšířila do rozsáhlých území a stala se univerzální kulturou celého helénistického světa.

Alexandr:

Když jsem se vydal na dobovačný vandr,

nesl mě Bukefal, nejlepší z koní;

měl jsem však vyhlásit exkluzivní *tendr

na Audi, již síla 408 koní honí.

(*francouzské *tendre*, čti tandr)

*

Ašóka (okolo 273–232 př. n. l.), staroindický panovník z dynastie Maurjů, patron buddhismu, jenž pod svou vládou sjednotil téměř celý jihoasijský subkontinent.

Ašóka:

Audina mi padla do oka.

*

První svrchovaný císař Čchinů (Čchin Š' chuang-ti, 24. 11. 260 – 18. 7. 210 př. n. l.), rodovým jménem Jing, osobním jménem Čeng, tedy Jing Čeng, byl zván též Čao Čeng podle státu Čao, kde byli jeho rodiče rukojmími, nebo Lü Čeng podle svého údajného otce Lü Pu-weje. Ve státě Čchin vládl od roku 246 př. n. l. V letech 230–221 př. n. l. dobyl státy Chan, Čao, Wej, Čchu, Jen a Čchi a dokončil sjednocovací proces v Číně.

První svrchovaný císař Čchinů:
Jako císař všech Čchinů,
nedám dopustit na Audinu.

*

Donatello, Donato di Niccolò di Betto Bardi (kolem 1386, Florencie, Itálie – 13. 12.[?] 1466, Florencie, Itálie), italský sochař; jeden z nejvýznamnějších představitelů rané italské renesance.

Donatello:
To auto ušito mi na tělo.

*

Koperník, Mikuláš (19. 2. 1473 Toruň, Polsko – 24. 5. 1543, Frombork, Polsko), polský matematik, kartograf, astronom a lékař; hlavní autor heliocentrické představy o vesmíru.

Mikuláš Koperník:
Nové Audi tak poznamená dopravu,
že překoná i mou heliocentrickou soustavu.

*

Michelangelo Buonarroti (6. 3. 1475, Caprese, Itálie – 18. 2. 1564, Řím, Itálie), italský sochař, malíř, architekt a básník – „uomo universale“; vedle Leonarda da Vinci a Raffaella nejvýznamnější tvůrce vrcholné renesance a jedna z největších uměleckých osobností této epochy, spoluvytvářel i prostor pro vznik manýrismu a baroka.

Michelangelo Buonarroti:
Nejsem proti. Naopak: jdu mu naproti.

*

Shakespeare, William (23. 4. 1564, Stratford-upon-Avon, Anglie – 23. 4. 1616, Stratford-upon-Avon, Anglie), anglický dramatik a básník.

William Shakespeare:
Audi mi připomíná rapír.
Hned to jdu hodit na papír.

*

Bernini, Giovanni Lorenzo (7. 12. 1598, Neapol, Itálie – 28. 11. 1680, Řím, Itálie), italský sochař a architekt; jeden z tvůrců baroka.

Giovanni Bernini:
Používal bych jedině Audiny.

*

Škréta, Karel (1610, Praha–30. 7. 1674, Praha), český malíř; významný malíř doby baroka.

Karel Škréta:

Ten vůz navrhoval poeta.

*

Newton, sir Isaac (4. 1. 1643, Woolsthorpe-by-Colsterworth, Anglie – 31. 3. 1727, Londýn, Anglie), anglický matematik, fyzik a astronom; jeden z nejvýznamnějších přírodovědců všech dob. Vyložil nebeské i pozemské mechanické jevy v souvislém, logicky uceleném systému na základě jím vytvořené gravitační teorie; odvodil tři základní zákony dynamiky; s konečnou platností překonal staré představy o Zemi a o vesmíru, dokázal, že v pozemské přírodě platí stejné fyzikální zákony jako v celé sluneční soustavě.

sir Isaac Newton:

Audi udává vesmíru tón.

*

Aurangzéb (1658–1707), poslední velký císař z dynastie Velkých Mughalů, nadaný vojevůdce a bigotní muslim, po jehož smrti se mughalská říše rozpadla.

Aurangzéb:

V Audi ať mě vezou na pohřeb.

*

Bach, Johann Sebastian (21. 3. 1685, Eisenach–28. 7. 1750, Lipsko, Německo), německý hudební skladatel a virtuós na klávesové nástroje; považován za jednoho z největších hudebních géníů všech dob a završitele barokního hudebního stylu.

Johann Sebastian Bach:

Zmohu se jen na ach!!!

*

Kant, Immanuel (22. 4. 1724, Königsberg, nyní Kaliningrad, Rusko – 12. 2. 1804, Königsberg, nyní Kaliningrad, Rusko), německý filozof; první představitel německého idealismu a tvůrce transcendentální kritické filozofie.

Immanuel Kant:

Pro mě jasný premiant.

A ještě: Mravní zákon v sobě, hvězdné nebe nade mnou a Audi v kůlně na kočár.

*

Goethe, Johann Wolfgang von (28. 8. 1749, Frankfurt am Main, Německo – 22. 3. 1832, Weimar, Německo), německý básník, dramatik, prozaik, teoretik umění, přírodovědec a státník; představitel německého klasicismu, preromantismu (sentimentalismu) a romantismu, prosazovatel literárního hnutí *Sturm und Drang* (Bouře a vzdor). Svou tvorbou překlenul oblouk od osvícenského klasicismu přes sentimentalismus a preromantické hnutí k romantismu a uměřenosti takřka realistické.

Johann Wolfgang Goethe:

S Audi si na mě nepřijdete,

již ve *Faustovi* naleznete:

„Šest hřebců mít-li dovedu,

Jich síly zvát se mými mohou,

a pak se tryskem rozjedu,

jak měl bych čtyřmécítma nohou.“

*

Napoleon Bonaparte (15. 8. 1769, Ajaccio, Korsika, ostrov spadající pod správu Francie – 5. 5. 1821, Longwood House, ostrov Svatá Helena, zámořské území Velké Británie),

francouzský generál, politik, státník a císař (1804–1814, 1815); jeden z největších vojevůdců v historii lidstva.

Napoleon:

Audi je pětihvězdičkové jako ON,

NAPOLEON.

(Poznámka výzkumníka: Napoleon mluví o sobě v třetí osobě a ve VERZÁLKÁCH.)

*

Gaudí, Antoni (25. 6. 1852, Reus u Taragony, Španělsko–10. 6. 1926, Barcelona, Španělsko), španělský architekt; představitel secese.

Antoni Gaudí:

Jezdil bych pouze v Audi.

*

Lenin, Vladimír Iljič (vlastním jménem Uljanov, 22. 4. 1870, Simbirsk [dnes Uljanovsk], Rusko – 21. 1. 1924, Gorki u Moskvy, Rusko), ruský komunistický politik, státník a revolucionář; vůdce bolševické strany, teoretik leninismu jako adaptace marxismu v období imperialismu.

Vladimír Iljič Lenin:

Mít Audi v téhle skvělé rudé evoluci,
vykašlal bych se na říjnovou revoluci.

*

Stalin, Josif Vissarionovič (vlastním jménem Džugašvili, 21. 12. 1878, Gori, Gruzie – 5. 3. 1953, Moskva, Rusko), ruský politik a státník; v letech 1929–1953 neomezený vládce Sovětského svazu, jeden z největších diktátorů v dějinách lidstva, zasahující do všech oblastí života včetně vědy a umění v duchu tzv. stalinismu.

Josif Vissarionovič Stalin:

Vlastnit tuhle z posledních Audin,
byl bych dodnes v mauzoleu a in.

*

Einstein, Albert (14. 3. 1879, Ulm, Německo – 18. 4. 1955, Princeton, USA), americký fyzik a filozof německého původu. Vytvořil speciální teorii relativity (1905) a obecnou teorii relativity (1915), jež novým pojetím prostoru, času a gravitace překonaly dílo Newtonovo.

Albert Einstein:

Má speciální teorie relativity
vůči Audi nabývá absurdity.

*

Picasso, Pablo (25. 10. 1881, Málaga, Španělsko – 8. 4. 1973, Mougins, Francie), španělský malíř, grafik, sochař a keramik; spoluzakladatel kubismu a moderního výtvarného umění.

Pablo Picasso:

Audi, to auto je tak milý,
že pokoří všechny styly.

*

Hašek, Jaroslav (30. 4. 1883, Praha – 3. 1. 1923, Lipnice nad Sázavou), český spisovatel a publicista. Je prvním moderním českým prozaikem, jehož dílo vstoupilo do dějin evropské literatury.

Jaroslav Hašek:

V Audi nejezdí jen šašek.

*

Moore, Henry (30. 7. 1898, Castleford, Yorkshire, Anglie – 31. 8. 1986, Much Hadham, Hertfordshire, Anglie), anglický sochař a malíř; jeden z nejvýznamnějších sochařů 20. století.

Henry Moore:

Audi zbavilo mě navždy chmur.

*

Orwell, George (vlastním jménem Eric Arthur Blair, 25. 6. 1903, Motihari, Indie – 21. 1. 1950, Londýn, Anglie), anglický prozaik a novinář. Patřil k těm myslitelům 20. století, kteří zahlédli a ve svých utopiích popsali černou budoucnost lidské civilizace. Proslavil ho již první, rozsahem nevelký alegorický román *Animal Farm* (Zvířecí farma, 1945). Autor oživil antický žánr zvířecího eposu: vytvořil satirický obraz společnosti (farmy), kterou ovládli (zvířecí) vzbouřenci a kde začala platit pravidla „politické“ diktatury. Mnohem pesimističtější vizi budoucnosti předstřel ve svém druhém, slavném románu *Nineteen Eighty-four* (1984, 1949).

George Orwell:

V Audi se cítím very well.

*

Ninová, Anaïs (21. 2. 1903, Neuilly-sur-Seine, Francie – 14. 2. 1976, Los Angeles, USA), francouzsko-americká prozaička španělského původu (narodila se ve Francii španělskému klavíristovi a skladateli a zpěvačce francouzsko-dánského původu); jedna z nejvýznamnějších euroamerických autorek erotické literatury 20. století.

Anaïs Ninová:

Audi 3 je jak supernova,
tu v srdci každý chová,
svobodný, vdovec i vdova,
tím ukájí se zas a znova.

*

Hrabal, Bohumil (28. 3. 1914, Brno – 3. 2. 1997, Praha), český spisovatel; nejoriginálnější český prozaik poválečného období, ovlivněný haškovskou humoristickou tradicí a surrealistickým konceptem světa. Zaujal vypravěčskými mystifikacemi („pábitelstvím“) a vynalézavými apoteózami každodennosti (*Pábitelé*, 1964, *Taneční hodiny pro starší a pokročilé*, 1964, *Ostře sledované vlaky*, 1965).

Bohumil Hrabal:

K Audi jsem se, bohužel, nedohrabal.

*

Kerouac, Jack (12. 3. 1922, Lowell, Massachusetts, USA – 21. 10. 1969, Petrohrad, Rusko), americký prozaik; představitel takzvané *beat generation* („beatové generace“), symbolizující revoltu americké mládeže v 50. a 60. letech proti generaci konformních otců. Je autorem řady próz, mezi nimiž dominuje román *On the Road* (Na cestě, 1957), který se stal emblémem beatové generace.

Jack Kerouac:
Nemám žádný problém,
Audi je pro mě emblém.
*

Federer, Roger (8. 7. 1981, Basilej, Švýcarsko), švýcarský tenista; pětinasobný vítěz prestižního Turnaje mistrů, nejúspěšnější hráč tenisu všech dob.

Roger Federer:
Das Auto Audi ist Der.

Dodatek: Desatero významných dosud žijících českých osobnosti

Macháček, Zdeněk (16. 8. 1925, Brno), český sochař. V jeho díle, které je zastoupeno v našich a zahraničních galeriích a je součástí architektury a veřejných prostranství, tvoří významnou část motivy vzletu člověka: *Let nad krajinou, Přelet, Závrať letu, Dovádějící Pegas s múzou, Lásky je vzlétat, Dva nad krajinou* aj.

Zdeněk Macháček:
S Audinou na háčku,
plout si na obláčku,
po nebi bez mráčku,
co říkáš, Macháčku?

(Poznámka výzkumníka: „Macháčku“ – Mistrovo oslovení choti Stanislavy Macháčkové v nejintimnějších chvílích.)

*

Mikulka, Alois (13. 8. 1933, Brno), český malíř, sochař, ilustrátor a spisovatel. Mikulkova tvorba je osobitá, formálně se pohybuje mezi dětským, naivním a lidovým výtvarným výrazem originálně umocněným poetickou imaginací a svérázným humorem. Je plná fantazie, poezie, hravosti, ale také filozofické hloubky.

Alois Mikulka:
Audi je rychlejší než kulka.
Když máš proti sobě sedm chlapů a v kapse jen šestiraňák,
nic se, hochu, neboj, s Audinou to zvládneš – a jak!

*

Havel, Václav (5. 10. 1936, Praha), český dramatik, esejista, politik a státník; československý a český prezident (29. 12. 1989 zvolen Federálním shromážděním prezidentem Československé socialistické republiky; 5. 7. 1990 zvolen Federálním shromážděním prezidentem České a Slovenské federativní republiky; 20. 7. 1992 abdikoval; 26. 1. 1993 zvolen prvním prezidentem České republiky, úřadu se ujal 2. 2. 1993; 20. 1. 1998 byl zvolen prezidentem republiky pro druhé funkční období.

Václav Havel:
Dosud jsem jezdil pouze v Mercedesu,
po spatření Audiny poslal jsem ho k lesu.
*

Klaus, Václav (19. 6. 1941, Praha), český ekonom, politik, státník, pedagog. Dne 28. února 2003 byl zvolen prezidentem České republiky na pětileté období, úřadu se oficiálně ujal 7. března 2003; v roce 2008 zvolen prezidentem republiky na druhé funkční období.

Václav Klaus:
Všechna auta jsem poslal raus,
jedině Audi zdobí můj Haus.

*

Filipský, Jan (23. 3. 1943, Moravské Budějovice), český indolog, sanskrtista a tamilista, historik a překladatel; vědecký pracovník Orientálního ústavu Akademie věd České republiky v Praze; jeden z nejvýznamnějších českých indologů.

Jan Filipský:
Audi sviští líp než ski.
Aj,
S Audinou jsem in the sky.
Nota:
Audi-verē di mea vota.

*

Malina, Jaroslav (11. 4. 1945, Dolní Bučice u Čáslavi), významný český antropolog, archeolog a spisovatel, profesor, vedoucí Oddělení sociokulturní antropologie a zástupce ředitele Ústavu antropologie Přírodovědecké fakulty Masarykovy univerzity; jeden z čelných protagonistů holistického pojetí oboru.

Jaroslav Malina:
Moje božská Audina!
Kam se hrabe šalina ...

*

Čermák, Tomáš (19. 9. 1945, Křenovice u Brna), český historik umění, výtvarník a nakladatel. V roce 1993 založil Akademické nakladatelství CERM, které vydává odbornou a studijní literaturu s občasnými vydavatelskými průniky do oblasti poezie a krásné literatury.

Tomáš Čermák:
Se svými několika fordy,
býval jsem vždy na kordy.
Od té doby, co mám 3 Audi,
jsem jako dvojče Nikiho Laudy.

*

Bártová, Stáňa B. (13. 10. 1952, Brno), česká multimediální umělkyně a ochránkyně přírody.

Stáňa B. Bártová:
Vidím Audi co dokonalého muže,
který všechno dovolit si může,
a všechny přemůže,
ženy i muže.

*

Vlašín, Mojmír (17. 11. 1954, Brno), český zoolog a ekolog, politik, brněnský zastupitel za Stranu zelených, příležitostný dramatik. V odborné oblasti se zabývá ochranou netopýrů, obojživelníků a plazů. Spoluautor knihy *Desatero domácí ekologie*, jejíž název zdomácněl a používá se pro dobrovolné a preventivní možnosti ochrany životního prostředí každého jednotlivce.

Mojmír Vlašín:
Auto je blín!
Držím se šín!

*

Soukup, Václav (31. 8. 1957, Mariánské Lázně), český kulturolog a antropolog působící na Filozofické fakultě Univerzity Karlovy v Praze, kde přednáší základy sociální a kulturní antropologie, kulturologie a paleoantropologie. Patří k zakladatelům interdisciplinárně koncipovaného studijního oboru kulturologie a průkopníkům biokulturologie.

Václav Soukup:
Kulturologii vzal sup,
Audi 3 je skvělý kup!
Zakládám teď Audi-klub,
dříve jsem byl zcela tup!

3. Seznam literatury

3. Literaturverzeichnis

Malina, Jaroslav (2010): *Amor: Počítačový systém k automatickému generování milostných scén*. Brno: Akademické nakladatelství CERM.

Malina, Jaroslav (2010): *Smrt profesora je Světová katastrofa a jiné příběhy s neblahým koncem*. Brno: Akademické nakladatelství CERM.

Malina, Jaroslav a kolektiv (2007): *Kruh prstenu: Světové dějiny sexuality, erotiky a lásky od počátků do současnosti v reálném životě, krásné literatuře, výtvarném umění a dílech českých malířů a sochařů inspirovaných obsahem této knihy, 1. „Celý svět“ kromě euroamerické civilizace*. Brno: Akademické nakladatelství CERM.

Malina, Jaroslav, a kolektiv (2009): *Antropologický slovník aneb co by mohl o člověku vědět každý člověk (s přihlédnutím k dějinám literatury a umění)*. Brno: Akademické nakladatelství CERM.

Malina, Jaroslav – Soukup, Václav (2009): Automobil. In: Malina, Jaroslav, a kolektiv, *Antropologický slovník aneb co by mohl o člověku vědět každý člověk (s přihlédnutím k dějinám literatury a umění)*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 37–46.

Soukup, Václav (2011): *Antropologie: Teorie člověka a kultury*. Praha: Portál.

Anthropologia integra

Ústav antropologie Přírodovědecké fakulty Masarykovy univerzity

Vinařská 5, 603 00 Brno

Šéfredaktor: Prof. PhDr. Jaroslav Malina, DrSc.

Telefon: 549 495 755; mobil: 604 387 111

e-mail: jmalina@sci.muni.cz

<http://anthrop.sci.muni.cz>

Dámy / Pánové

Kolegyně / Kolegové

Níže je průvodní dopis z 6. 3. 2011 anonymní autorky / anonymního autora. Domnívám se, že zmíněný dopis a příložený „příspěvek“ jsou dokladem a důkazem, že jak článek o konceptu *Audi A3*, tak nový článek o konceptu *Alfa Romeo 4C* jsou mystifikacemi. Tím se stává pátrání po autorce / autorovi příspěvku „Antropologický výzkum: Automobily *Audi* (zvláště ,koncept

A3‘) v pohledu významných osobností“ / „Anthropologische Untersuchung: Die Marke *Audi* (insbesondere ‚A 3 Concept‘) aus Sicht bedeutender Persönlichkeiten“ bezpředmětné (autorka / autor si asi „střílí“ z mé dosti známé afinity k rychlým automobilům).

Je mi líto, že jsem se nechal „postřelit“ a s „pátráním“ vás obtěžoval.

Děkuji vám za porozumění, srdečně pozdravuji a těším se na pokračování naší korektní spolupráce.

Jaroslav Malina

Postscriptum pro Anonymku / Anonyma: Kdybych skutečně dostal otázku „Co pro Vás znamená automobil *Audi*?“ – odpověděl bych:

Pro mě je Audina

více nežli Malina

Nebo:

Audina Malina –

jak se to rýmuje?

Malina je Jára,

Audina zas kára,

co mu v srdci hárá* –

tak se to rýmuje.

(*jako Niagára)

V Brně 6. 3. 2011

*

Vážený pan

Prof. PhDr. Jaroslav Malina, DrSc.,

šéfredaktor časopisu *Anthropologia integra*

Vážený pane šéfredaktore,

podobné (možná ještě větší) emoce jako koncept *Audi A3* (které jsem zachytil ve svém příspěvku pro Váš časopis [zásilka ze 4. 3. 2011]) vyvolal na 81. autosalonu v Ženevě koncept *Alfa Romeo 4C*. Uchvátil a inspiroval i slavného dramatika Williama Shakespeara do té míry, že svou hru *Romeo a Julie* (*Romeo and Juliet*, 1595, tiskem 1597) zasadil do kulis a psychologie postmoderní doby (*Alfa Romeo 4C and Juliet in the Postmodern Age*, 2011, česky: *Alfa Romeo 4C a Julie v postmoderní době*, 2011); například známá balkonová scéna se odehrává nikoli na balkonu a pod balkonem, ale v kokpitu automobilu *Alfa Romeo 4C*.

Třetí hvězdou (možná největší) ženevského autosalonu se stal automobil mající hvězdu (trojcípou) dokonce ve znaku – roadster Mercedes-Benz SLK R 172. Byl jsem jím natolik uchvácen, že jsem si v tomto případě dovolil porušit objektivní zásady zúčastněného pozorování a dal průchod svým emocím ve vlastní skladbě – *Óda na nekrásnější z hvězd – SLK R 172*.

V příloze si Vám dovoluji poslat příspěvek o těchto tématech (obsahující i ukázkou ze zmíněné Shakespearovy hry z roku 2011 v mém překladu a mou ódu na SLK R 172) a nabídnout jej k otištění ve Vašem excelentním časopise *Anthropologia integra* (možno-li v rubrice „Věda a umění“).

S pozdravem

Váš Anonymus Homonymus

V Ženevě a ve Veroně 6. 3. 2011

Alfa Romeo 4C a Alfa Romeo Giulietta v postmoderní době

Alfa Romeo 4C e Alfa Romeo Giulietta nell'epoca postmoderna

Abstrakt

Dramatik William Shakespeare, inspirován konceptem automobilu *Alfa Romeo 4C* a dílem britského sociologa a antropologa Zygmunta Baumana, přepsal v roce 2011 svou slavnou tragédii *Romeo a Julie* (*Romeo and Juliet*, 1595, tiskem 1597). Nazval ji *Alfa Romeo 4C and Alfa Romeo Giulietta in the Postmodern Age* (*Alfa Romeo 4C a Alfa Romeo Giulietta v postmoderní době*). V ukázce, uvedené v tomto příspěvku, mistrně zachytil vedle kultu auta vlastně celou postmoderní současnost, charakterizovanou proměnami životního stylu a osobnostních vzorců chování, velkoměstským životem, způsoby zacházení s tělem a především současnými a budoucími osudy mravnosti.

Klíčová slova

William Shakespeare; Zygmunt Bauman; Romeo a Julie v postmoderní době; automobil; Alfa Romeo Giulietta; Alfa Romeo 4C.

Abstract

Lo scrittore William Shakespeare, ispirato dal concetto dell'automobile *Alfa Romeo 4C* e dall'opera del sociologo e antropologo Zygmunt Bauman, ha riscritto nel 2011 la sua famosa tragedia *Romeo e Giulietta* (*Romeo and Juliet*, 1595, in stampa uscito nel 1597). L'ha chiamata *Alfa Romeo 4C e Alfa Romeo Giulietta nell'epoca postmoderna* (*Alfa Romeo 4C and Alfa Romeo Giulietta in the Postmodern Age*). Nel brano, che fa parte del presente contributo, ha con maestria colto oltre al culto dell'automobile tutta la nostra epoca postmoderna che è caratterizzata dai cambiamenti dello stile di vita e degli stili individuali di comportamento, dalla vita nelle grandi città, dai modi di trattare il corpo e soprattutto dagli attuali e futuri destini della moralità.

Parole chiave

William Shakespeare; Zygmunt Bauman; Romeo e Giulietta nell'epoca postmoderna; automobile; Alfa Romeo Giulietta; Alfa Romeo 4C.

Původní Shakespearova hra *Romeo a Julie* (*Romeo and Juliet*, 1595, tiskem 1597) se odehrává v italské Veroně, kde propuká boj mezi rodem Monteků a Kapuletů. Montekův syn Romeo pozná na maškarním plese u Kapuletů jejich dceru Julii a zamiluje se do ní. Ve známé balkonové scéně si pak slibují věčnou lásku. Julie za pomoci chůvy odchází a je u mnicha Vavřince s Romeem tajně oddána. Romeo se poté zaplete do souboje svého přítele Merkucia s Montekem Tybaltem, zaviní nechtě Merkuciovu smrt a zabije Tybalta. Před nuceným odchodem z města v noci navštíví Julii, která musí svolit k sňatku s hrabětem Parisem. Julie však využije nabídky Vavřince a vypije nápoj, který způsobuje domnělou smrt. Romeo tak objeví údajně mrtvou Julii, zabije Parise a otráví se – když se Julie probudí a uvidí mrtvého Romea, spáchá sebevraždu.

V moderním světě se změnil kulisy a psychologie. Symbolem doby se stal automobil. Automobil představuje multidimenzionální kulturní prvek, spjatý prostřednictvím strukturálních vztahů s různými oblastmi sociokulturního systému moderní průmyslové a postindustriální společnosti. Pohlížíme-li na automobil jako na kulturní element, jenž je součástí širších kulturních konfigurací a technologických komplexů, zjistíme, že vývoj automobilu a expanze automobilového průmyslu výrazně utvářely moderní civilizaci i současný způsob života (Malina – Soukup 2009, 37). Ve 20. století se automobily s benzinovými nebo naftovými motory staly nejrozšířenějším a nejvýznamnějším dopravním prostředkem. Zásadní podíl na tomto technologickém vítězství mělo zavedení pásové tovární výroby automobilů, kterou ve Spojených státech amerických zahájil americký vynálezce, podnikatel a výrobce automobilů Henry Ford (1863–1947) tím, že na trh uvedl širokým vrstvám obyvatel dostupný, sériově vyráběný automobil *Ford T*. Montáž kompletního

automobilu na běžícím pásu byla ve Fordových závodech v Detroitu (USA) poprvé spuštěna v roce 1914: takřka vzápětí se výroba jednoho kusu desateronásobně zkrátila – trvala tehdy pouhých třiadvadesát minut; o šest let později opouštěl *Ford T* výrobní pás nové koncepce každou minutu. V letech 1909–1926 se prodalo patnáct milionů modelů *Fordu T*; v roce 1895 jezdily v celých Spojených státech amerických pouze čtyři automobily, o třicet let později jich bylo v provozu přes dvaadvacet milionů. Z větší části je „vychrlily“ právě Fordovy běžící pásy. Laciné a spolehlivé auto *Ford T* v nejjednodušším provedení („můžete mít jakoukoli barvu, vyberete-li si černou“) za 260 dolarů (dělník u Forda tehdy pobíral 5 dolarů denní mzdy), láskyplně přezdívané *Plechová Lizinka*, triumfovalo. Užití montážní linky zahájilo hromadnou výrobu, která se stala základním hospodářským fenoménem světa 20. i 21. století.

William Shakespeare vždy držel svou psavou ruku na tepu doby. Poté co 28. února 2011 na ženevském autosalonu při novinářském dni (akreditoval se jako publicista britského motoristického týdeníku *Speed*) zhlédl automobil *Alfa Romeo 4C* (<http://www.novinky.cz/auto/226644-zeneva-2011-alfa-romeo-ukazala-lehke-sportovni-kupe-4c.html>; <http://www.auto.cz/alfa-romeo-4c-nejprve-koncept-54900>; http://www.lidovky.cz/obrazem-pet-nejlepsich-aut-z-zenevy-2011-dxy-/ln-auto.asp?c=A110303_135226_ln-auto_gh; obr. 4), přepsal svou slavnou divadelní hru *Romeo a Julie*. Postmoderního Romea kybernetického věku spojil s konceptem automobilu *Alfa Romeo 4C* a novodobou Julii projektoval do automobilu *Alfa Romeo Giulietta*, neboť tím, čím byla pro Američany *Plechová Lizinka*, tím je pro dnešní Italy *Alfa Romeo Giulietta* alias *Jůlinka*; všeobecnou lásku k Jůlince nesnižuje ani fakt, že ji používá italská policie jako jedno z eskortních aut. Zmíněné konotace využil geniální dramatik nejen v názvu hry, ale i v závěru novodobé „balkonové scény“.

Ukázka zachycuje, jak William Shakespeare po čtyřech stoletích (v roce 2011) ztvárnil klíčovou balkonovou scénu: místo na balkonu a pod balkonem odehrává se v kokpitu automobilu *Alfa Romeo 4C*, který má Romeo zapůjčen ke zkušební jízdě na pouhou půlhodinu z veronského autosalonu Kapuleti. V této ukázce autor mistrně zachytil vedle kultu auta vlastně celou postmoderní současnost, která je charakterizována, řečeno slovy velkého britského sociologa, filozofa a sociokulturního antropologa polského (židovského) původu Zygmunta Baumana (narozen 1925), „(...) proměnami životního stylu a osobnostních vzorců chování, velkoměstským životem, způsoby zacházení s tělem a především současnými a budoucími osudy mravnosti“ (Bauman 1992).

Nás, Čechy (i Moravany a Slezany), může těšit, že věhlasný dramatik znovu (po *Zimní pohádce* alias *The Winter's Tale*, kolem 1611) užil i v roce 2011 české reálie (tentokrát ve zcela lichotivých souvislostech).

Alfa Romeo 4C and Alfa Romeo Giulietta in the Postmodern Age, 2011
(česky: *Alfa Romeo 4C a Alfa Romeo Giulietta v postmoderní době*, 2011; italsky: *Alfa Romeo 4C e Alfa Romeo Giulietta nell'epoca postmoderna*, 2011)
William Shakespeare

Ukázka

Julie:

(*Pátravě.*)

Nejsi ty Romeo a nejsi ty Montek?

Co s Alfou Romeo od Kapuletů utek?

Romeo:

(*Uvolněně a sebejistě.*)

Ten i ten a oba měj hned ráda.
Slibuju ti: bude to paráda!

Julie:
(Naléhavě.)
Dřív odpověz mi: útek, nebo neutek,
nechystaj na tebe Kapuleti útek?

Romeo:
(Nedočkavě.)
Tak dělej už, pitomá náno,
nemůžu končit až zítra ráno.

(O 15 minut později.)
Julie:
(Zklamaně.)
Chudáčku, pouhou čtvrt hodinu,
kam se hrabeš na Čecha Malinu.

Romeo:
(Zkoumavě.)
Jakýho Čecha Malinu?
Ten, co má německou Audinu?

Julie:
(Zasněně.)
Ano, ten, il divino Boemo,
proti němu jsi dubové poleno.
(Pokračuje uštěpačně.)
Když to tedy chceš vědět ...
A tebe, chudáčku, nechám tu sedět.
(Souká se do kožených džín, sahá po klice.)

Romeo:
(Vzdorovitě.)
Sedět tu dlouho nebudu,
S Alfou C4 si babu hned dobudu.
(Blufuje, dobře ví, že musí auto vzápětí vrátit.)

Julie:
(Posměšně.)
Ty nejsi, chudáčku, žádný Alfa-samec,
tobě nepomůže Alfa ani peněz ranec.

Romeo:
(Odevzdaně.)
Doufal jsem v pomoc řadicí páky,
ta však mě trpce zklamala taky.

Julie:

(Ještě posměšněji.)

Nikdy nezklamou moje páky,
u těch, co maj opravdové ptáky.

Romeo:

(Tiše k sobě.)

Pak tedy skončím v nejhlubším hrobě.

(Pateticky.)

Nikdy už nevrátím se k tobě ...

(Vystupuje z auta, šourá se k autosalonu Kapuleti, vědom si, že bez auta skončí v betonových botkách v kamenné hrobce.)

Julie:

(Rozverně.)

Pak tedy sbohem ...

(Procítěně, až zbožněně.)

Mně souzeno je

žít s *Českým Bohem.

*(V té chvíli za nejbližším rohem
řízená Juliiným Českým Bohem
objevuje se nikoli německá Audinka,
nýbrž italská Giulietta alias Jůlinka.)*

*) Poznámka překladatele: William Shakespeare zde, zřejmě pro zvýšení autentičnosti, použil italský výrok *Il divino Boemo*, kterým byl údajně označován český hudební skladatel Josef Mysliveček (9. 3. 1737, Praha–4. 2. 1781, Řím, Itálie), působící v Itálii. Zmíněný výrok bývá do češtiny překládán zpravidla „božský Čech“; v daném kontextu považuji za vhodnější uvedený překlad, tedy „Český Bůh“, a psaní velkého písmene u adjektiva i substantiva, čímž se snažím graficky vyjádřit až posvátnou spiritualitu, kterou Julie vložila do svého výroku.

*

Óda na nekrásnější z hvězd – SLK R 172

Ode an den schönsten aller Sterne – SLK R 172

Anonymus

Mercedes-Benz Reihe SLK
není žádná ponorka,
sondern der schönste aller Sterne.
Ve všech směrech je OK
besser als Phantasie von Jules Verne.

Mercedes-Benz třídy SLK
ist Ode an die Freude.
Copak říkáš, Sigmunde Freude?
Ich sage OK –
Vždycky na mě dojde.

Capio magnam voluptatem
v mercedesce za volantem

cum pulcherrima puella –
z obou jsem blázen docela.

Alia autoraeda ingens molestia est,
Mercedes-Benz SLK je královnou mých cest.
Ipsum currum gubernare – corporis voluptas,
SLK má něžný půvab jako dívčí pas.
I say – OK,
kdo na něj nemáš, aspoň se koukej ...

... krásná žena se tak strašně, strašně, strašně nerada jen kouká,
raději si
manekýnky úzké šaty v barvě vozu na své štíhlé tělo souká,
raději pak
prudce bosou nohou na plynový pedál roadsteru stoupá,
raději je
když jí mercedesí motor jak divoký tygr touhou mňouká,
raději má
teplý noční vítr co jí od úplňku sliby všech cest do SLK fouká ...

SLK a ORL –
jak se to rýmuje?
Máj je měsíc lásky
a mně srdce buší
láskou až „nad uši“.
I ze spaní mě ruší,
jak už každý tuší
horká láska k SLK –
tak se to rýmuje!

Anthropologia integra

Ústav antropologie Přírodovědecké fakulty Masarykovy univerzity
Vinařská 5, 603 00 Brno
Šéfredaktor: Prof. PhDr. Jaroslav Malina, DrSc.
Telefon: 549 495 755; mobil: 604 387 111
e-mail: jmalina@sci.muni.cz
<http://anthrop.sci.muni.cz>

*Dámy / Pánové
Kolegyně / Kolegové*

Dnes (11. dubna 2011) jsem obdržel třetí „anonymní příspěvek“ do časopisu *Anthropologia integra* (vizte níže); pochází patrně ze stejného kadlubu jako dva předchozí týkající se automobilů. Tentokrát však zírám jako Carrollova „Alenka v říši divů“, protože průvodní dopis a příspěvek je vročen 18. dubnem 2011, kdy teprve má být zahájen autosalon v Šanghaji.

Jaroslav Malina

V Brně 11. dubna 2011

Vážený pan
Prof. PhDr. Jaroslav Malina, DrSc.,
šéfredaktor časopisu *Anthropologia integra*

Vážený pane šéfredaktore,

dovoluji si Vám poslat třetí příspěvek do Vašeho časopisu *Anthropologia integra*, tentokrát nikoli z blízké Ženevy, ale až z Dálného východu – z čínské Šanghaje. Dne 18. dubna 2011 (čínsky: *Tchu-nien* [rok králíka] *s'-jüe š'-pa chao*) zde byl novinářským dnem slavnostně zahájen autosalon (14. Shanghai International Automobile Industry Exhibition). Dominuje mu, nejen podle mého názoru, koncept A automobilky Mercedes-Benz. Skvěle doplňuje, ba v mnohém převyšuje automobily Audi A3 a Alfa Romeo 4C, zmíněné v mých předchozích příspěvcích. Až zhlédnete fotografie a udávané parametry (<http://www.autoweb.cz/mercedes-benz-tridy-a-v-novem/>), asi mi dáte za pravdu. Skoro se nechce věřit, že tohle supermoderní a „cool“ auto vzniklo v uhlazené a tradici ctící automobilce. Skvostný dynamický design karosérie a futuristický interiér (i když zde asi u výrobní verze dojde k „redukci“) jsou tak vyvážené, že pokud u Audi a BMW nemají nějaká tajná esa v rukávu, pak jejich Audi A3 a BMW 1 jsou bez šance. Zkrátka:

V portfoliu A-Mercedes,
je jako v rukávu šest es.

Můj údiv z „áčka“ nelze vyjádřit v próze, bylo třeba sáhnout k poezii a metafoře.

Pokud se, vážený pane šéfredaktore, rozhodnete mé tři příspěvky otisknout ve Vašem znamenitém časopise *Anthropologia integra*, prosím o jejich scelení do jednoho článku.

Postskriptum: V Číně mě provází Vaše skvělá kniha *První císař: Tvůrce Číny a osmého divu světa*; chystám se nyní k návštěvě Muzea Prvního svrchovaného císaře v Lin-tchungu.

V úctě

Anonymus Homonymus

V Šanghaji 18. 4. 2011 (*Tchu-nien s'-jüe š'-pa chao*)

Mercedes koncept A aneb Alenka v Říších divů

Do Říše divů proniká
obvykle norou králíka.
Proč tentokrát do Říše středu,
to vysvětlit si nedovedu.

Pak Vám musím prozradit
nejnovější hit:
Alenka ze snového kraje
zamířila totiž do Šanghaje:

Do města, jež kolébkou je všeho –

cudného i neřestného,
blahého i neblahého.
To „Paříž je Dálného východu“,
co potrpí si na módu.

Už ani Alenka Carrollova
nenachází v tom punktu slova;
nesmí si nechat ujít
ten vrchol divů z německé Říše,
o němž se píše,
to eso šesti a šesti es –
ten zbrusu nový model
A-Mercedes!

Kam propadl se kočár pro důchodce?
Ten že má stejného otce?
Pro nevědomce na vysvětlenou:
Mercedes-Benz ho zplodil
s úplně jinou ženou.

Dosud jen výtvar fantazie,
co je to za dílo??!!
Ani Alence za zrcadlem
se o něm nesnilo!

Až do jeho kokpitu usednete
jak do bojového jetu,
už se asi nezvednete
a zamáváte světu.

Čínské manuály rozkoše
zahod'te klidně do koše.
Rozkoš má jinou podobu –
ve formě „čchu ling“
dají Vám ji do hrobu.

*

Vážený pan
Prof. PhDr. Jaroslav Malina, DrSc.,
šéfredaktor časopisu *Anthropologia integra*

Vážený pane šéfredaktore,

z neznámých důvodů se „náš“ autor vystupující pod pseudonymem Anonymus Homonymus obrátil nyní na mne jako na (snad regionálně příslušného) člena redakční rady, a to s poněkud opožděnou zprávou o loňském 10. Auto Expo (5.–11. 1. 2010) v Novém Dillí.
S pozdravem

Jan Filipský

Vážený pan
PhDr. Jan Filipický, CSc.,
člen redakční rady časopisu *Anthropologia integra*

Vážený pane doktore,

dnes (18. dubna 2011) se účastním novinářského dne na autosalonu v čínské Šanghaji (14. Shanghai International Automobile Industry Exhibition), který přináší spoustu novinek. Není divu, Čína je dnes největším automobilovým trhem na světě, některých modelů se zde prodá víc než v celé Evropě. Číňané se stali vlastníky nebo spoluvlastníky některých zahraničních automobilek a zakládají a rozvíjejí automobilky vlastní. Podobná pozorování jsem učinil na loňském 10. Auto Expo (5.–11. 1. 2010) v Novém Dillí, motoristické události významné nejenom více než dvoumilionovým počtem návštěvníků, ale i podrobným zmapováním indického automobilového průmyslu a pokroku, jehož dosáhl během posledních dvou desetiletí. Na tomto veletrhu koncern Tata poprvé předvedl svůj nový model Tata Aria, představující první indický crossover, jenž kombinuje pohodlí luxusního sedanu s kompaktností SUV, což mě inspirovalo k vytvoření níže uvedené parodie na klasický staroindický epos *Rámájanu – Táta Rámájana. Jak božský Ráma (skrže Tátu) ztratil milovanou Sítu a znovu k ní přišel.*

Snad Vás, vážený pane doktore, jako věhlasného indologa moje zpráva osloví a doporučíte redakční radě, aby ji laskavě přijala a publikovala spolu s mými třemi předchozími články v časopise *Anthropologia integra*.

S pozdravem

Anonymus Homonymus

V Šanghaji 18. 4. 2011

Táta Rámájana

Jak božský Ráma (skrže Tátu) ztratil milovanou Sítu a opět k ní přišel

Síta pružně chobotoboká
padla Rávanovi do oka.
Rávana, démonský Lanky král,
sličnou choť unést se odhodlal
vládci Ajódhje Rámovi,
božskému manželovi.

Aby Sítu obloudil,
Rámovi ji odloudil,
ždál si pomoc mága Táty,
předního mezi magnáty,
zázračného všeměla
(který v Jemče čaje dělá),
necht' mu kočár vykouzlí,
co tu dívku okouzlí.

Táta mu nato stvořil Aarii,
sexy vůz v SUV kategorii,
do něhož poté démonský vládce
zdráhavou Sítu nalákal hladce
a pak hned cestou necestou
na Lanku pádil s nevěstou.

Sotva Ráma, chrabří rek,
překonal prvotní vztek,
shromáždil opičí voje,
pořídil jim rychlé stroje
opět z dílny Tátovy,
jak „Tata Nano“ napoví.

Když opí mobilní síly
ostrov Lanku zahltily,
Rávana se musel vzdát,
cudnou Sítu odevzdat.

Kdo ve válce dopad líp
nežli Tátův samohyb?

Literatura

- Bauman, Zygmunt (1992): *Intimations of Postmodernity*. New York: Routledge.
- Bauman, Zygmunt (1995): *Úvahy o postmoderní době*. Praha: Sociologické nakladatelství.
- Bauman, Zygmunt (1998): *Globalization: The Human Consequences*. New York: Columbia University Press. (Česky: *Globalizace: Důsledky pro člověka*. Praha: Mladá fronta, 1999.)
- Bauman, Zygmunt (2000): *Liquid Modernity*. Cambridge: Polity. (Česky: *Tekutá modernita*. Praha: Mladá fronta, 2002).
- Malina, Jaroslav – Soukup, Václav (2009): Automobil. In: Malina, Jaroslav, a kolektiv, *Antropologický slovník aneb co by mohl o člověku vědět každý člověk (s přihlédnutím k dějinám literatury a umění)*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 37–46.
- Niemann, Harry (2007): *The Mercedes-Benz History: Automobile Legends and Stories since 1886*. Stuttgart: Mercedes-Benz Classique Car Library.
- Shakespeare, William (1597): *An Excellent Conceited Tragedie of Romeo and Juliet*. London: John Danter.
- Shakespeare, William (2011): *Alfa Romeo 4C and Alfa Romeo Giulietta in the Postmodern Age*. London: Danter. (Česky: *Alfa Romeo 4C a Alfa Romeo Giulietta v postmoderní době*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2011; italsky: *Alfa Romeo 4C e Alfa Romeo Giulietta nell'epoca postmoderna*. Torino: Electa.)

Výsledky antropologického výzkumu případu „anonymních příspěvků“

Kombinací metod zúčastněného pozorování a vizuální antropologie užitých v březnu 2011 na 81. mezinárodním autosalonu v Ženevě jsme dospěli k závěru, že oba „anonymní příspěvky“ jsou založeny na idejích postmodernismu (z latiny: *post*, „potom, nato“ a *modo*, „nyní, nedávno“). (Třetí a čtvrtý příspěvek týkající se konceptu A Mercedesu-Benz a rozvoje automobilismu v Indii necháváme stranou, neboť jsou založeny nikoli na vědeckém půdorysu, nýbrž na metafoře a poezii.) Ideje postmodernismu se prosazují zejména v naší euroamerické civilizaci od počátku 70. let 20. století v umění, ve filozofii, vědě, ale také v životní orientaci

jednotlivců a ve společenských institucích (obr. 5, 6). Postmodernismus chápe svět (a také historii a prehistorii) jako v širokém slova smyslu mnohvrstevný a členitý „text“, jako produkt lidského dorozumívání, a tudíž i jako proces několikanásobného kódování a dekódování. Postmoderní svět je představován jako labyrint významů, hodnot a kontextů, kde netvoří pravda a nepravda protichůdné kategorie, ale výsledek svobodného pojmenování. A právě v tomto pojetí jsou oba příspěvky zakotveny. Zvláště příspěvek „přepisující“ v postmoderním duchu hru *Romeo a Julie* leckoho pobouří. Bytostně se týká i jednoho z nás, absolventa anglistiky, jenž byl svého času posluchačem předního českého shakespearologa, emeritního profesora PhDr. Zdeňka Stříbrného, DrSc., a zároveň spolužákem dalšího významného znalce a překladatele Shakespearova díla prof. PhDr. Martina Hilského, CSc., čestného člena Řádu britského impéria. Již z těchto důvodů by patrně měl postmodernistickou hříčku anonymní autorky / anonymního autora šmahem zavrhnout jako blasfemii či persifláž. *Romeo a Julie* trvale zůstává nejslavnější světovou tragédií mladé lásky, jež nezobrazuje jen platonické zbožnění, ale i horoucí tělesné vášně. Dramatik neskrývá prudkost, vznětlivost až ztřeštěnost svých milenců a ukazuje, že „zdivočelá doba a čas vůbec jsou překonány silou lásky“ a že „třeba jen krátký intenzivní prožitek se stává jednou z nejryzejších životních hodnot“ (Stříbrný 1987, 1: 175–177).

Pokus parodovat romantický vztah tragických milenců z Verony, který po generace okouzluje a rozteskňuje generace Shakespearových obdivovatelů, se někomu opravdu může jevit jako trestuhodné rouhačství. Antropologický časopis usilující o celostní pojetí oboru však nemůže podléhat jen jednostranným hodnotícím soudům – *audiatur et altera pars*.

Díla zlehčující, respektive parodující vznešená (například biblická) témata lze zaznamenat již ve středověku; jako svébytné literární žánry se parodie a travestie ustavily až za renesance a vrcholného rozmachu dosáhly v době osvícenství. Postupně se rozdíl mezi oběma žánry stírá a parodovaná či travestovaná díla společně tvoří typ parodické poezie, jež může mít buď komický anebo satirický účinek (Vlašín 1977).

Karikování a imitaci neunikly motivy orfeovského mýtu, Vergiliova *Aeneida*, ani tvorba romantiků či sentimentalistů. Ušetřen nezůstal ani Shakespearův odkaz, jehož dramata, *Romeo a Julie* nevyjímaje, opakovaně posloužila jako předmět parodování. V roce 1837 sepsal Maurice G. Dowling burlesku *Romeo and Juliet*, v níž vystupují Kapuleti a Montekové jako vzájemně si konkurující košíkářské rodiny a Romeo je nekultivovaně hovořící mladík drsných mravů – při střetu s Parisem mu podle zabodl do zad špendlík. Pro Julie je jeho jméno neobyčejně „šokující a ošklivé“, avšak okouzlena jeho zjevem přiznává, že i kdyby se růži říkalo „česnek“, voněla by stejně líbezně. Aby se vyhnula hrozícímu sňatku s nemilovaným Parisem, poskytl jí bratr Vavřinec jako uspávací nápoj láhev „dvakrát páleného“ džinu. Ještě dál jde Andrew Halliday ve své travestii *Romeo and Juliet Travestie, or the Cup of Cold Poison* (1859), kde se Julie do hlubokého spánku podobného smrti uvedla četbou nejnovějšího spisu pana Tuppera – nejspíše je míněn básník a filozof Martin Farquhar Tupper, 1810–1889 (Adams 1891, 133–136).

Moderní a zvláště postmoderní doba (porůznu datovaná od 60.–80. let minulého století), poznamenaná cynismem, obrazoborectvím, všeobecným zhruběním mravů a konzumerismem, vnesla do kulturní tvorby nový styl, k jehož typickým znakům patří intertextovost, mísení posvátného a profánního, kultu primitivismu a estetické rafinovanosti, ironie, pastiš, parodie, parafráze, plagiátorství, brikoláž a nezřídka násilná modernizace v duchu lyotardovské koncepce pluralitního světa bez jistot, v němž „všechno je možné“.

V tomto duchu se nese řada divadelních, filmových a televizních zpracování dramatického příběhu *Romeo a Julie*, počínaje parodií Petera Ustinova *Romanoff and Juliet* (premiéra 1956, filmová adaptace 1961), zasazenou do období studené války a nesmiřitelného nepřátelství mezi třídne rozdělenými rodinami ruského a amerického velvyslance, a konče ... čím ještě? (Naposledy na jaře 2010 mohli účastníci sociální sítě Twitter díky iniciativě Královské

shakespearovské společnosti a v produkci multimediální společnosti Mudlark po pět týdnů sledovat a spolu se šesti profesionálními herci podle rámcového scénáře autorsky dotvářet „komický příběh o lásce a smrti“, frašku *Such Tweet Sorrow* [variace na Juliin slavný výrok *parting is such sweet sorrow*, „loučení je tak sladká chvíle stesku“, v překladu Martina Hilského „sladší trýzeň není, než s tebou loučit se do rozednění“] svými textovými zprávami [tweets, doslova „brebentění, švitoření, čířikání“ – odtud *Twitter*, „cvrkot“]. Hlavní hrdinka @julietcap16 je dcerou úspěšného stavebního podnikatele Capuleta, jehož manželka zemřela při dopravní nehodě, kterou zavinil věhlasný malíř Montague. Navštěvuje střední školu, občas si vyrazí se spolužáky do hospůdky, kde vypije několik pint jablečného vína, někdy zkouší i konopí, ale nejraději v klidu svého pokojíku „brouzdá“ po internetu. Matka jí zemřela, když byla ještě dítě, a nechápe proto trvající nepřítelství své rodiny k Montaguům. Její protějšek tvoří @romeo_mo, lehkomyšlný devatenáctiletý mladík, jehož mottem je „žít pro současný okamžik“, volný čas tráví hraním počítačových her, rád si zakouří jointa anebo si vyrazí s Merkuciem do hospody. Konec jeho sladkobolného milostného vztahu s Julií pak mohou účastníci Twitteru sledovat takřka v přímém přenosu – stačí se připojit na www.suchtweetsorrow.com.)

Jako akční drama pojal americký režisér Baz Luhrmann milostnou tragédii *Romeo + Juliet* (1996, v hlavních rolích Leonardo di Caprio a Claire Catherine Danesová – podle producentů „Shakespeare dosud nikdy nebyl tak sexy“), kterou zasadil do dnešní přetechnizované doby, kdy dva soupeřící šlechtické rody z americké Verona Beach nahradily válčící gangy používající místo ušlechtilých kordů pohotově umístěné pistole, příznačně vyrobené zbrojovkou Sword („šavle, kord“).

To je však pouhá romantická selanka ve srovnání se „zhuštěnou“ (dvacetiminutovou) klauniádou pro dva herce *Romeo and Juliet*, přirovnávanou ke grotesce bratří Marxů, kterou v roce 1983 napsali a při pouličních představeních předváděli američtí umělci Daniel Singer a Adam Long, zakladatelé herecké společnosti *Reduced Shakespeare Company*. Ještě méně piety vůči dílu alžbětinského dramatika projevíli oba tvůrci spolu s Jessem Borgesonem / WinfielDEM uvedením *The Compleat Wrks of Wilm Shkspr (Abridged)*, parodie obsahující zhuštěné verze 37 Shakespearových her za doprovodu jeho 154 sonetů (1987). Nedávno tento „divadelní fastfood“ pod názvem *Souborné dílo Williama Shakespeara ve 120 minutách* v překladu Jiřího Joska a v režii Jana Borney uvedlo na scénu pražské Divadlo v Dlouhé (obsazení Martin Matejka, Miroslav Táborský, Jan Vondráček, premiéra 29. 11. 2008). V jeho průběhu se během pouhých 7 minut odehraje mimo jiné i „komentovaný Romeo a Julie s esemeskovým vyznáním ve stylu dnešních drsnějších -náctiletých“ (Šrámková 2008), o parodické zkratce *Hamleta* (za 19 vteřin tam a poté pozpátku) ani nemluvě. Řečeno slovy divadelního kritika, „archandělé hájící meči plamennými neposkvřenost Williamova díla budou mít samozřejmě ze *Souborného díla Williama Shakespeara ve 120 minutách* nejméně šedesát minut zaražené větry“ (Kříž 2008).

Takto „brutální mrzačení klasika“ může být „komickou metaforou všemožných rychlokurzů a fastfoodů, jejichž hovadnost si ani neuvědomujeme“ (Erml 2008), stejně jako „výsměchem všemu zhušťování, digestům, a vlezlým nabídkám různých šuntů za hubičku, sugerujícím, že jde o výhodnou koupi“ (Machalická 2008).

Jak ale z tohoto hlediska hodnotit motivaci, jež vedla anonymního přispěvatele / anonymní přispěvatelku k vytvoření fiktivní ankety o kvalitách Audi, drsného výjevu z kokpitu Alfy Romeo či oslavné ódy na Mercedes-Benz SLK ve stylu středověkého minnesangu. Ani jeden z těchto statusových symbolů konzumerismu nelze označit za „šunt“ a rozhodně není „za hubičku“.

Do kategorie postmodernistických digestů mrzačících klasiku by bylo možné zařadit i Anonymovu zhuštěnou parafrázi jedné z klíčových zápletek staroindického eposu *Rámájana* („Putování Rámovo“, 4.–3. století př. n. l. až 2.–4. století n. l.), únosu ctnostné a neúchylné

věrné Sítý, manželky kóšalského prince Rámy, démonským vládcem Lanky Rávanou. Poté co zlovolný Rávana získal od boha Brahmy posvátný slib, že jej nepřemůže žádný z nebešťanů ani démonů, podmanil si sídla bohů i celý pozemský svět a bohyně Země (Bhúmidévi) nesmírně trpěla pohromami, násilnostmi a zlořády, které rozpoutal. Ráma je v hinduistické tradici považován za sedmé vtělení (*avatár*) boha Višnu, jenž se zrodil v lidské podobě, aby s Rávanovou krutovládou skoncoval. Obdařen byl neobyčejnou tělesnou zdatností, díky které získal ruku sličné princezny Sítý. Její půvaby okouzly Rávana natolik, že se Rámovy manželky v nestřeženém okamžiku zmocnil a v létajícím kočáře ji dopravil na svůj ostrov Lanku. Ráma shromáždil početnou armádu opičích válečníků, s nimiž napadl Rávanovo ostrovní království, démonského vládce zahubil a manželku osvobodil.

Mytický hrdina se mezi hinduisty těší všeobecné úctě jako božský ochránce posvátného řádu (*dharmy*) a jako božstvo je i uctíván. Také jeho choť se z původně lidské hrdinky mění v postavu dávné bohyni plodnosti, v dceru Země, jež se zrodila při orbě z brázdy (*síta*), a vtělení božské Višnuovy manželky Lakšmí. Ráma a Síta tvoří ideální manželský pár, jejichž příběh zaznamenaný podle tradice mudrcem Válmíkem v *Rámájane* v Indii platí za posvátný text.

Válmíkiho sanskrtský epos se postupně dočkal četných literárních zpracování i dramatických adaptací v řadě novoindických jazyků, mnohokrát byl zfilmován a v Indii dosáhl rekordní sledovanosti jako veleúspěšný televizní seriál (1987–1988; remake 2008, 78 epizod). Všechny tyto verze, přestože se v řadě detailů liší od původní předlohy, převážně respektují celkové ideové zaměření díla a shodují se i v charakteristikách jeho hlavních postav. Postmoderní doba však přinesla i díla, jež k příběhu Rámy a Sítý nepřístupují s pietou, hodnou božského manželského páru, a u Indů mnohdy vyvolávají pobouřené protesty. Naštěstí hinduismus vyznává jako jednu z hlavních ctností nenásilí (*ahinsa*), a proto autoři podobných blasfemií nejsou přímo ohrožováni na životě.

Některé parodie vznikají v samotné Indii a jsou relativně nevinné, motivované převážně snahou pobavit; ani takové pokusy se ale nesetkávají s velkým pochopením hinduistických organizací, jejichž protestní akce obvykle skončí zákazem díla či představení podle kritiků urážejících ortodoxní náboženské cítění. Naposledy tak v březnu 2011 skončil záměr studentů Polytechnické koleje Šrí Vidjáníkétan ve městě Hasan ve svazovém státě Karnátaka inscenovat divadelní hru *Modern Ramayana*, jež podle organizace *Hindu džanadžágrti samiti* (Hinduistické sdružení lidového probuzení, založeno v roce 2002) překrucuje smysl posvátného písma a představuje tak očernění hinduistické *dharmy*.

S humornou nadsázkou zpracovala *Rámájanu* americká karikaturistka Nina Paleyová (narozena 1968). Její animovaný snímek *Sita Sings the Blues* (Síta zpívá blues, 2008), který je volně ke zhlédnutí na internetu (<http://www.sitasingingtheblues.com/watch.html>), vyvolal mezi hinduistickými aktivisty rozruch nejenom odlehčenou formou, jakou zobrazuje jednotlivé mytologické postavy, ale zejména kritickým vykreslením vztahu mezi milující Sítou a jejím podezřívavým manželem, jenž se ve filmu vůči ní dopouští domácího násilí – pro podezření, že mu byla s Rávanou nevěrná, kopancem ji vrhne do ohně, aby před bohem Agnim prokázala svou neposkvrněnost, a když otěhotní, necitelně se jí projde po břiše. (Zde se autorka poněkud nechala unést vlastními životními osudy – podobně bezdůvodně jako kdysi Ráma Sítu opustil totiž manžel i ji poté, co pracovně odjel do Indie; útěchu pak našla v četbě a filmovém převyprávění *Rámájany*. Na obranu před ortodoxními kritiky je ale třeba dodat, že se v hlavních rysech držela Válmíkiho originálu: podle eposu se nevinná zajatkyň po vysvobození z Rávanova vězení nejprve očistila zkouškou ohněm, když posléze otěhotněla, vykázal ji Ráma, dbalý více než citu své vladařské bezúhonnosti, do vyhnanství do lesů a když mu posléze porodila dvojčata, podstoupila závěrečný test: aby osvědčila Sítinu absolutní čistotu, přijala ji zpět do svého lůna její matka Země.)

Také anonymní hříčka *Táta Rámájana. Jak božský Ráma (skrže Tátu) ztratil milovanou Sítu a znovu k ní přišel* se prohřešuje tím, že nemístně Sítě připisuje zálibu v rychlých vozech, což Rávanovi napomohlo při jejím únosu. Věřme ale, že autor jen chtěl prostřednictvím známého příběhu poukázat na rostoucí roli domácích indických výrobců typu Tata Industries, jejichž nabídka osciluje od luxusního crossoveru až po levná lidová vozítka Tata Nano či Tata Pixel, které hrozí zaplnit ulice asijských měst již tak zahlcených tradičními skútry a rikšami.

Ať už přijmeme či odmítneme Anonymovu poetiku a smysl pro humor, jeho texty si zaslouží hlubší antropologické zkoumání, a naplňují tak *raison d'être* této rubriky.

Závěry

Náš antropologický výzkum provedený na 81. mezinárodním autosalonu v Ženevě ukázal, že oba automobily uvedené v „anonymních příspěvcích“, koncepty *Audi A3* a *Alfa Romeo 4C*, vyvolávají u většiny námi oslovených návštěvníků obdiv a hluboké emoce. Tato zjištění jsou v souladu s údaji anonymního autora / anonymní autorky příspěvků, k jeho / jejímu odhalení však nepřispěla.

Podobně se nám vedlo, když jsme oslovili žijící respondenty z „anonymní explorace“. Nikdo z nich se v březnu 2011 nezúčastnil průzkumu, který by se týkal automobilů. Jejich výroky jsou tedy čirými výmysly a mystifikacemi. Nicméně oslovení uvedli, že by si dokázali vytvořit náklonnost k oběma konceptům (až na Mojmíra Vlašína ovšem). Někteří (Stáňa Bártová, Roger Federer, Jan Filipický, Zdeněk Macháček a Alois Mikulka) dokonce připustili, že by odpověděli v „duchu mystifikačních výroků“. Například: „DAS Auto Audi ist eigentlich DER (Wagen)“, sagt Roger Federer, „oder aber sogar (ganz weiblich) DIE Audi.“ A dva z nich zareagovali v duchu postmodernismu. Asi nepřekvapí, že jde o umělce – Zdeňka Macháčka a Aloise Mikulku. Jsouce inspirováni „tímto děním kolem aut“ vytvořili výtvarná díla (obr. 7, 8). Alois Mikulka navíc napsal povídku „Superbajk“, kterou dodatečně zařadil do povídkové sbírky *Plechoví detektivové*, jejíž rukopis odevzdal v lednu 2011 do Akademického nakladatelství CERM v Brně. Mikulkova povídka tvoří pandán tohoto příspěvku.

Literatura

- Adams, William Davenport (1891): *A Book of Burlesque. Sketches of English Travestie and Parody*. London: Henry and Co.
- Appignanesi, Richard – Garrat, Chris (1996): *Postmodernismus pro začátečníky*. Brno: Ando Publishing.
- Dobson, Michael – Wells, Stanley, eds. (2001): *The Oxford Companion to Shakespeare*. Oxford: Oxford University Press.
- Erl, Richard (2008): Dřít Shakespeara. *Reflex*, 5. 12. 2008.
- Filipický, Jan (1998; 2007): *Encyklopedie indické mytologie. Postavy indických bájí a letopisů*. 2. vydání. Praha: Libri.
- Filipický, Jan (2007): Válmi, Putování Rámovo. In: Malina, Jaroslav a kolektiv: *Kruh prstenu. Světové dějiny sexuality, erotiky a lásky od počátků do současnosti v reálném životě, krásné literatuře, výtvarném umění a dílech českých malířů a sochařů inspirovaných obsahem této knihy*. 1. „Celý svět“ kromě euramerické civilizace. Brno: Akademické nakladatelství CERM – Nakladatelství a vydavatelství NAUMA, s. 641–649.
- Grenz, Stanley J. (1997): *Úvod do postmodernismu*. Praha: Návrat domů.
- Kříž, Jiří P. (2008): Shakespeare kradl náměty, kde a jak mohl. *Právo*, 5. 12. 2008.
- Liotard, Jean-Francois (1993): *O postmodernismu. (Postmoderno vysvětlované dětem. Postmoderní situace)*. Praha: Filozofický ústav AV ČR – Nakladatelství Filosofia.
- Machalická, Jana (2008): Je libo pečenou dutou hlavu? *Lidové noviny*, 5. 12. 2008.

- Malina, Jaroslav, a kolektiv (2009): *Antropologický slovník aneb co by mohl o člověku vědět každý člověk (s přihlédnutím k dějinám literatury a umění)*. Brno: Akademické nakladatelství CERM.
- Mikulka, Alois (v tisku): *Plechoví detektivové*. Brno: Akademické nakladatelství CERM.
- Peterka, Josef (2006): *Teorie literatury pro učitele*. 2., přepracované vydání. Praha: Pedagogická fakulta Univerzity Karlovy.
- Shakespeare, William (2006): *Romeo a Julie*. Přeložil Martin Hlinský. 2. vydání. Brno: Atlantis.
- Stříbrný, Zdeněk (1987): *Dějiny anglické literatury*. 2 sv. Praha: Academia.
- Šrámková, Vítězslava (2008): Dealeři se Shakespearem v Dlouhé. *Týdeník Rozhlas*, 5. 12. 2008.
- Vlašín, Štěpán, red. (1977): *Slovník literární teorie*. Praha: Československý spisovatel.

Kontakt / Contact

PhDr. Jan Filipický, CSc., Orientální ústav Akademie věd České republiky, v. v. i., oddělení Jižní Asie, Pod Vodárenskou věží 4, 182 08 Praha 8, e-mail: filipicky@orient.cas.cz.

Prof. PhDr. Jaroslav Malina, DrSc., Ústav antropologie Přírodovědecké fakulty Masarykovy univerzity, Vinařská 5, 603 00 Brno, e-mail: jmalina@sci.muni.cz.

Obrázky

Obr. 1. *Golf R* (pětidveřový hatchback [rok výroby 2010], dvoulitrový TSI turbo, 199 kW, 270 HP, šestistupňová dvouspojková převodovka DSG, nejnovější generace pohonu všech kol 4MOTION, z nuly na 100 km/h sprintuje za 5,5 s) před startem z Brna (Ústav antropologie Přírodovědecké fakulty Masarykovy univerzity) na 81. mezinárodní autosalon v Ženevě (březen 2011). Zleva Jan Filipický, Stáňa Bártová, Jaroslav Malina. Foto: Tomáš Mořkovský.

Obr. 2. Místo odebrání řídičského průkazu (alpská dálnice A12 [Inntalautobahn] v oblasti Innsbrucku) za výrazné překročení povolené rychlosti. Foto: Jan Filipický (výtvarná redaktorka a fotografka byla v té chvíli indisponována).

Obr. 3. Koncept *Audi A3*. Netradiční pojetí tohoto čtyřdveřového notchback sedanu má karoserii dlouhou 4,44 m, širokou 1,84 m a 1,39 m vysokou. Koncept se stupňovitou záďí naznačuje možnosti pro další rozšíření modelů třídy A3 (včetně hatchbacku). K pohonu slouží přeplňovaný pětiválec 2,5 TFSI známý z modelů *TT RS* a *RS 3 Sportback*, který je naladěný na výkon 300 kW (408 HP). Maximální točivý moment 500 Nm je k dispozici od 1600 do 5300 min⁻¹. S motorem spolupracuje sedmistupňová dvouspojková převodovka S tronic a pohon všech kol. Maximální rychlost je elektronicky omezena na 250 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h zvládne *A3* za 4,1 s (sic!). Výroba bude zahájena v roce 2012. Foto: Archiv autora příspěvku.

Obr. 4. Koncept *Alfa Romeo 4C*. Sportovní dvoumístné kupé má karoserii (v úchvatné přírodní kombinaci černé a červené barvy nazvané „červená láva“ – tak asi vypadala láva valící se z Vesuvu na Pompeje) dlouhou necelé 4 m a suchou hmotnost pouhých 850 kg (sic!). K pohonu slouží přeplňovaný čtyřválec s objemem 1,7 litru (výkon asi 230–250 HP). S motorem spolupracuje nová dvouspojková převodovka Alfa TCT a pohon zadních kol. Nejvyšší rychlost bude 250 km/h a zrychlení zvládne tato „lehko/rychlonohá alfička“ z 0 na 100 km/h pod 5 s (sic!). Výroba bude zahájena v roce 2012. Foto: Archiv autora příspěvku.

Obr. 5. 81. mezinárodní autosalon v Ženevě (březen 2011). V kokpitu konceptu *Audi A3* Jan Filipický. Foto: Stáňa Bártová.

Obr. 6. 81. mezinárodní autosalon v Ženevě (březen 2011). V kokpitu konceptu *Alfa Romeo 4C* Jaroslav Malina. Foto: Stáňa Bártová.

Obr. 7. Zdeněk Macháček, *Audina a Malina*, 2011, polychromované dřevo, německá Audina (česká lípa), česká Malina (dub), délka 60 cm.

Obr. 8. Alois Mikulka, *Alfa Romeo 4C aneb 250 bujných koní nikdy nikdo nedohoní*, 2011, tuš, papír, 9,5x20,8 cm.

Obr. 9. Koncept *Mercedesu-Benz A*.

Superbajk

Alois Mikulka

Do prodejny motocyklů vstoupila stará bába v opelichaném kožichu, ve staromódní hučce neurčitěho tvaru a v oškruntaných šněrovacích kanadách. Tvář měla neuvěřitelně vrásčitou a barvy vyvrálé mišpule.

Jen co vstoupila, nespustil z ní šéf prodejny oči. Bába si okamžitě začala s velikým zájmem prohlížet vystavené motocykly. Vedoucí až zalitoval, že nemá fotoaparát, protože mezi těmi nablýskanými chromovanými mašinami se tahle podivná osoba z podsvětí vyjímal jako pěst na oko a snímek s ní by musel vyhrát kdejakou fotografickou soutěž.

Bába se však především zajímala o tachometry a na každém motocyklu si také překontrolovala měkkost sedačky. Nakonec se ale vrátila k jednomu chromovanému supermonstru. Chvilí nad ním s úsměvem postála, pak ale přistoupila k vedoucímu a rázně prohlásila: „Měla bych zájem o támhle tu mašinku.“

Vedoucí se pousmál: „Myslíte tu GSX 2200 Tornádo?“ Bába s úsměvem přikývla. Vedoucí si odkašlal: „To snad nemyslíte vážně, paní? Ten superbajk stojí dva a půl miliónu. Nepřeceňujete poněkud své možnosti?“ Bába zakroutila hlavou a podala mu s úsměvem svoji zlatou Master Card! Vedoucí si pomyslel: „A máme to tady! Jestli ta karta není ukradená, tak ji ta babizna našla někde v popelnici. Nu což, přezkoušíme ji.“ Ale počítač mu rychle odpověděl, že karta je v pořádku, platební schopnost bez omezení. Vedoucí si povzdechl a oznámil bábě: „Zdá se, že jste náš vážený zákazník. Stejně bych vás ale chtěl upozornit, že jestli chcete koupit tento stroj jako dárek svému pravnučkovi, bylo by lepší, kdyby přišel on sám. Protože tento superbajk má strašlivou sílu a je doporučeno, aby jezdec, který na něm bude jezdit, vážil alespoň sto kilogramů a byl neobyčejně zdatný. A vy, jak vás tak vidím, máte sotva polovinu té váhy. Doufám, že mi rozumíte, jak to myslím, paní?“

Bába na něj vystrčila stařeckou bradu, na které jí ze dvou bradavic rašily bílé chlupy, a pak řekla: „Tu mašinku si kupuji pro sebe a vezmu si ji hned.“

Vedoucí zesinal: „Paní, při vši účtě k vám, máte vůbec řidičský průkaz?“ Ale bába se dopálila: „Jste obchodník, nebo policajt? Támhle si vyinkasujte z mé kartky své peníze, dejte mi technický průkaz a klíčky a vytlačte mi mé zboží před prodejnu!“

Vedoucí jen zasténal: „Ježišmarja!“

Ale šel a s třesoucíma se rukama vykonal vše, co bylo k vybavení celé záležitosti zapotřebí. Když pak vytlačil nachromované monstrum před prodejnu, pohlédl na ně s velikou lítostí, neboť měl tušení, že již za malou chvíli z něj bude hromada šrotu, a nedej pámbu, také kdovíkolik mrtvých. Měl nutkání ještě stále celou tuhle bláznivou záležitost zastavit.

Bába ho ale lehce od stroje odstrčila, nasedla do sedačky, přičemž předvedla, že má pod sukní starodávné dámské nohavice s krajkami až pod kolena, tzv. bombardáky, nastartovala dunivý motor, zařadila rychlost a odpálila od prodejny takovou rychlostí, že se vedoucí přikrčil a zavřel oči v očekávání tříštivého třesku okamžité havárie. Motorka ale rachotila hlasem hlubokým a plným nespoutané síly pořád dál a dál, až její zvuk načisto utichl.

Vedoucí se odplížil do prodejny jako spráskaný pes a šel si ještě jednou překontrolovat poslední platbu. Byla v úplném pořádku. I usedl za pult a dost dlouho bezmyšlenkovitě zíral do prázdna.

Když virtuózně řízený stroj značky Tornádo zastavil před hotelem Hilton, hned vedle již šesti podobných vehiklů, a když z něj bába potácivě slezla, měla svůj kožich již téměř zcela

orván ze všech chlupů. Vichry, které kolem ní proudily během jízdy, byly nemilosrdné. Z kůže jakého zvířete byl její kožich vlastně ušit, to by v té chvíli již nevypátrali ani v nejlepší policejní laboratoři.

Bába doškobrtala ke kredencióznímu vrátnému, který tu stál jako obrovský černý pomník ozdobený zlatými písmeny a prýmký. Zíral na odpudivou jezdkyň se zlostí rozšířeným chřípím. Stál nehybně a neříkal nic. Bylo na něm vidět, že měl s předchozími jezdci těžké spory, které vždy prohrál. Pohlédl k obloze a marně sbíral v ústech sliny, aby si mohl odplivnout. Stařena kolem něj vznešeně proplula jako vítězná nepřátelská loď kolem pevnosti, která chrání přístav a již došla munice.

Nedošla však ani k recepčnímu pultu a již na ni volali, že schůzka probíhá na prvním poschodí v zeleném salonku číslo dvanáct. Bylo vidět, že se jí snaží dostat co nejrychleji z hotelové haly, kde na ni hosté zírali s vytřeštěnými očima.

Stařena se nechala milostivě zavézt výtahem do prvního poschodí a až ke dveřím salonku ji dovedl malý liftboy. Za odměnu dostal usmolené cukrátko, kterým vztekle mrštil po chodbě, sotva za úděsnou bábou zapadly dveře salonku.

Asi za hodinu se dveře salonku zase otevřely. Vyvalil se z nich na chodbu dým a již sestupovaly pomalu po schodech do vestibulu hotelu strašlivě vyhastrošené báby. Byly velice spokojené a čemusi se každou chvíli chraptivě chechtaly. Zdálo se, že jejich schůzka byla nad očekávání úspěšná.

Dole jim však zastoupil cestu sám ředitel hotelu Hilton, kterému vyděšený recepční šeptem sděloval, že v salonku jsou prý přes koberec a do linolea pod ním vypáleny dvě obrovské stopy, jako by tam někdo stál v rozžhavených železných botách. K tomu dodával, že taktéž strop je začouzen sazemi a záclony jakby smet.

Celá záležitost byla kupodivu velmi rychle urovnána. Jedna z velvyslankyň pekla podala řediteli svoji zlatou Master Card, vyslovila jakousi kulatou sumu a podle toho, jak hluboce se jim ředitel hotelu i recepční klaněli, se dalo usoudit, že je vše v nejlepším pořádku.

Báby pak vyšly před hotel. Byly velice rozverné. Obklíčily kredenciózního vrátného a jaly se ho svádět. Vrátný zkameněl. Hleděl nasupeně k nebesům, jako by vyhlížel meteorit, jehož pád měl už konečně udělat před hotelem pořádek od té dotěrné verbeže, proti níž byl zcela bezmocný.

Báby konečně nasedly na své superbajky, načež se rozjely za halekání a výbuchů kanónovitých výfuků do sedmi stran. Ještě chvíli bylo slyšet ohlušující rachot jejich rychle se vzdalujících strojů. Když konečně utichly, velkoměsto začalo pulzovat svým normálním randálem. Snad si někdo domyslí, čeho jsme tu byli svědky. My ale si to domyslit netroufáme.

(Povídka „Superbajk“ in Mikulka, Alois, *Plechovi detektivové*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, v tisku.)

Nejlépe osobní otéčko

František Houdek

Silnice takřka bez dopravních značek a signálů, jakož i dalších omezení včetně obrubníku. Přesto plynulejší jízda a méně dopravních nehod. Takhle smířit oheň s vodou dokázal holandský dopravní vizionář Hans Monderman, mimo jiné vynálezce kruhového objezdu, propagátor snížené rychlosti ve městech a odpůrce dopravních značek. Pokud auta ve městech jezdí pomaleji, hlásal, mají řidiči čas dávat přednost v jízdě či zastavovat tam, kde je to opravdu potřeba. Městy s pouze nejnútnejším minimem značek projíždějí auta plynuleji, méně se zastavují, takže i přes nižší povolenou rychlost zvládnou městem projet stejně rychle nebo dokonce i rychleji než dřív. Lidé totiž intuitivně vycítí, kdy je třeba dát přednost a kdy ji mají mít oni sami. Jejich vnímavost okolí vzroste, jakmile si uvědomí, že jsou skutečnou součástí provozu a prostředí, ne jen zvenku regulovaným objektem, který zajímá pouze začátek a cíl cesty ...

Psychologicky zdůvodněno, ověřeno, vyzkoušeno. V Holandsku.

Mondermanův báječný vynález mě posmělil dát k lepšímu jednu svoji osobní zkušenost. Celkem nedávno jsme si domů kupovali nové auto. Samozřejmě takové, abychom se před ostatními nemuseli stydět. Tedy opět malé.

S tímto požadavkem jsem se svěřil prodáváči v jedné značkové autotechně.

„Dobrá volba!“ rozzářil se ten ochotný mladík, aby se vzápětí zasmušil. „Tím jsem myslel naši značku, samozřejmě. Ale ta velikost, no, tady fakt nevím ... Nechci vám radit, ale s takovým tintítkem, i když šikovné je, to se musí uznat, bych si já na silnici vůbec netroufnul. Vždyť vy si tam nebudete moct vůbec nic dovolit! Naopak, všichni se budou vyťahovat na vás! Každý vás předjede! Nikdo vám nedá přednost! A na parkovišti před supermarketem se budete stydět, uvidíte!“

„Já bych se spíš styděl, že mám auto zbytečně velké,“ namítl jsem.

S prsty vztyčenými z vypočítávání se na chvíli zarazil. Na docela malou, byl to profík. „Nic v něm nevezete,“ pokračoval ve vypočítávání. „A i policajti si na vás budou víc dovolovat, uvidíte! Věřte mi, nakonec se sem stejně vrátíte pro větší fáro. – Nebo jste zelenější?“ zeptal s podezřením.

„To ani ne. My prostě větší auto nepotřebujeme.“

„Chápu ...“ Zamnul si bradu. „A co bezpečnost jízdy?“ vyhrkl nadějně.

„Jsem už vybouřený klidás, všichni říkají, že jezdím rozumně, na ostatní беру ohledy.“

„Ohledy na ostatní? Bezpečnost ostatních je mi teďka ukradená, jde mi o tu vaši. Vašich dětí ... vnoučat,“ opravil se při pohledu na můj oprýskaný habitus. Představte si, že si je v tomhle povežete na chalupu ...“

V představě natěšených dětských ksichtíků za okénkem svého nového autíčka se mi mozek rozsvítil serotoninem.

„... a napálí to do vás nějakou dvoutunovou frajer?“

„Jezdím přece opatrně ...“ bráním svoji idylku.

„VY možná jo ...“

Tolik jsem se na ten kup těšil! No, dvakrát dobře mi při něm nakonec nebylo, ale odolal jsem. A nejen to. Obyčejně takové věci nedělám rád, poněvadž vždycky dojdou k hrozivým závěrům, ale tentokrát jsem prostě MUSEL trochu zapřemýšlet. Aut přibývá, pravděpodobnost bouraček úměrně tomu. Jenže místo abychom si u nás – za asistence efektivní, důsledné a neúplatné policie – pořizovali auta stále menší, poněvadž po všech stránkách úspornější, a řídili jako civilizovaní lidé, raději budeme dál jezdit jako barbari, a aby se nám při náležitém bourání nic nestalo, budeme tak činit v obrněných žroutech materiálu, paliva, kyslíku, parkovací plochy! Kde a jak se tahle eskalace silničního zbrojení zastaví? To jednou budeme brázdit cesty v ótéčkách, jinak s námi pojišťovna ani neuzavře životní pojistku? A co to vlastně udělá s naší duší? Při vzpomínce na ty tváře bez úsměvu, zakuté v pojízdných pancířích, se mi vybavuje myšlenka významného amerického psychoanalytika Erika Eriksona (volně): „Pokud někdo ztrácí nervy při pouhé představě, že by musel vyjít s příjmem jen desetkrát – místo pětadvacetkrát – větším, než je příjem jeho průměrných spoluobčanů, pak není něco v pořádku.“

Nu, autíčko jezdilo skvěle, nebezpečnostní měra se utěšeně rozplývala. Dokud nenastal čas prvního jarního výletu s vnoučaty. Syn mi nešťastně povídá: „Víš, tati, Lucka říká, že děti by v tom byly málo chráněné ... Nezlob se.“

Ledva jsem to strávil, mě na staré benešovské při zipování ze dvou do jednoho pruhu dost neurvale nepustilo dost staré, dozajista hrubě nečistotné auto. Zato velké, velké. Nacpalo se přede mne jakoby nic a když jsem po řidiči – ovšemže se vezl v tom monstrvehiklu sám – hodil vyčítavým gestem, zařval: „Aby ses neposral, ty nulo!“

Nu, i tohle jsem vydýchal, vědom si, že za tak krystalickou prezentaci jednoho z důvodů, proč lidé chtějí velká auta, je třeba zaplatit svou libru. Zato pro moji ženu tím veškerá legrace skončila. A tak náš pozvolna všednoucí život dostal nový cíl: Šetříme na hummer.

Závěr

Jaroslav Malina

Domnívám se, že řešení projektu *Člověk–Auto / Auto–Člověk* by mohlo přinést výsledky zajímavé pro vědce, umělce, studenty a širokou veřejnost. Toho lze dosáhnout díky vaší autorské i jiné spolupráci.

Závěr proto zůstane zatím otevřen, názvem básně německého spisovatele Ericha Kästnera (1899–1974) *Die Zeit fährt das Auto, doch kein Mensch kann lenken / Čas uhání v autě, které však člověk nemůže řídit*. Báseň vznikla ve „zlatých dvacátých“ 20. století ...

Výkladový slovník důležitějších jmen a pojmů

Hesla jsou pouze malým výběrem z budoucí rozsáhlé *Encyklopedie osobních automobilů: Od „pravěku“ do 21. století*. Tvaru hesel ve zmíněné encyklopedii se v naší ukázce blíží pouze:

Ford, Henry, **Mercedes-Benz SLK**, **Mazda MX-5**.

Ve slovníku jsou hesla složená z adjektiv a substantiv kvůli rychlejší orientaci uváděna nikoli v duchu české tradice, zpravidla tedy nejdříve adjektivum a pak substantivum, nýbrž v inverzním postavení (například: **soustava**, **brzdová** nebo **sport**, **automobilový**), které je v hesle vyznačeno čárkou a ve slovníku je zachováno ve tvaru odkazu: **automobilový sport**, *sport, automobilový nebo **brzdová soustava**, *soustava, brzdová). Kurzívou jsou vyznačeny názvy časopisů a knižních děl, dále odborné cizojazyčné názvy, případně důležitější fakta. Pokud dílo nebylo přeloženo do češtiny, pak je kurzívou uveden originální název díla v původním jazyce a v závorce je standardním písmem zaznamenán pracovní překlad názvu díla. Jména a pojmy uvnitř hesel opatřené znakem * znamenají odkaz na jejich existenci ve slovníku.

auto, *automobil.

auto- (z řečtiny: *autos*, „sám“), v složených slovech první část s významem:

1. *auto, *automobil, *automobilový;
2. sám, sebe-, vlastní;
3. automatický.

automobil (z řečtiny: *autos*, „sám“ a latiny: *mōbilis*, „pohyblivý; nestálý, měnivý“), dopravní, osobní nebo nákladní kolové motorové vozidlo, které se po zemi pohybuje prostřednictvím vlastního energetického pohonu. V současné době automobil představuje multidimenzionální kulturní prvek, spjatý prostřednictvím strukturálních vztahů s různými oblastmi sociokulturního systému moderní průmyslové a postindustriální společnosti. Pohlížíme-li na automobil jako na kulturní element, jenž je součástí širších kulturních konfigurací a technologických komplexů, zjistíme, že vývoj automobilu a expanze automobilového průmyslu výrazně utvářely moderní civilizaci i současný způsob života.

Od roku 1886, kdy německý vynálezce a konstruktér Gottlieb *Daimler (1834–1900) zkonstruoval první čtyřkolý automobil poháněný spalovacím motorem, bylo do dnešních dnů vytvořeno mnoho automobilů. Vznikly celé rody (BMW, Ford, Mercedes, Škoda, Toyota, Volkswagen) a v jejich rámci druhy (BMW 3, Ford Focus, *Mercedes-Benz SLK, Škoda Octavia, Toyota Auris, Volkswagen Golf) odpovídající binomické nomenklatuře (dvojslovné názvy – rodové a druhové jméno). Uspořádání tohoto diskrétního hromadného materiálu (souboru automobilů) je pro současného systematika podobně složitým úkolem jako pro zakladatele botanické a zoologické systematiky švédského přírodovědce Carla von Linného

(1707–1778), který vytvořil pojem druhu (*species*) jako základ přirozené soustavy organismů. Linneův druh (*species*) bychom v případě automobilů mohli odvodit z charakteristik, které jsou zřejmé na „první pohled“ a dovolují vytvořit základní třídění:

1. *Třídění podle bočního profilu *karoserie automobilu*, který odráží způsob oddělení prostoru pro motor, posádku a zavazadla (náklad). Lze rozlišit trojí uspořádání:

a) Jednoprostorové automobily – motor, posádka i zavazadla nejsou od sebe odděleny pevnými příčkami karoserie; linie kapoty navazuje na přední sklo a svažuje se k zemi pod přibližně stejným úhlem, náleží sem dodávky a podobné vozy, u nichž linie kapoty navazuje na přední sklo a padá k zemi pod přibližně stejným úhlem. Toto uspořádání je dnes oblíbené a proniká i do dalších tříd (například poslední dvě generace Hondy Civic jsou spíš jednoprostorové).

b) Dvoupřístorové automobily – prostor pro motor je oddělen od prostoru pro posádku a náklad (kufř a místo pro cestující tvoří jeden celek).

c) Tříprístorové automobily – oddělené prostory pro motor, posádku i náklad.

Toto rozdělení slouží jako východisko k základní systematice automobilů: *crossover, *hatchback, *kabriolet, *kombi, *kupé, *landaulet, *liftback, *limuzína, *MPV, *roadster, *sedan, *SUV.

2. *Třídění na základě charakteristických rozměrů a výkonu* (délka, rozvor, provozní hmotnost, objem motoru, výkon aj.), které odrážejí prostor a pohodlí v kabině, výkon a další parametry, je další nejrozšířenější klasifikací automobilů do tříd (segmentů). V současnosti je možné pozorovat tendenci neustálého nárůstu jak velikosti automobilů, tak výkonu jejich motorů. Hranice jednotlivých tříd se proto nejen stále posunují, ale sousedící třídy se na svých okrajích prolínají a prostupují. Jedno z možných třídění je zachyceno v tabulce.

Třída	mini	nižší	nižší střední	střední	vyšší střední	vyšší	luxusní		
Skupina	A00	A0	A	B	C	D			
Skupina	1	2	3.1	3.2	4.1	4.2	5	6	7
Délka (mm)	<3900	<4300	<4500	<4600	<4700	<4800	<5000	<5200	>5000
Rozvor (mm)	<2500	<2600	<2700		<2800		<2900	<3000	>2900
Provozní hmotnost (kg)	<1200	<1700	<1700		<1800		<2000	<2400	>2000
Běžný objem motoru (l)	<1,2	1,2–2,0	1,6–3,2		1,6–3,5		2,0–3,5	2,5–6,0	>4,0
Výkon (kW)	<45	40–132	59–190		75–210		100–270	170–350	>300
Příklad vozů	–	Škoda Fabia	–	Škoda Octavi	–	Škoda Superb	–	–	–

Škoda				a					
Příklad vozů Audi	–	A2	–	A3	–	A4	A6	A8	–
Příklad vozů Ford	Ford KA	Ford Fiesta	Ford C-MAX	Ford Focus	Ford S-MAX	Ford Mondeo	Ford Falcon	Ford Taurus	Ford Thunderbird
Příklad vozů VW	Fox	Polo	Golf	Jetta	–	Passat	–	Phaeton	–
Příklad vozů Peugeot	107	207	308	–	–	407	607	–	–
Příklad vozů BMW	–	–	BMW 1	–	–	BMW 3	BMW 5	BMW 7	–
Příklad vozů další	Fiat Seicento	Renault Clio	Kia Cee'd	Toyota Corolla	Renault Laguna	Volvo S40	Volvo S60	Volvo S80	Maybach Landaulet

Jiné třídění představuje klasifikace do segmentů: *segment A (mini, miniauta, městské vozy), *segment B (supermini), *segment C (nižší střední třída), *segment D (střední třída), *segment E (manažerské sedany, velká SUV), *segment F (luxusní limuzíny).
Základními technickými částmi současných osobních automobilů jsou karoserie, *podvozek, *hnací soustava, *příslušenství vozidla, *výstroj vozidla.

automobilismus

1. odvětví dopravy používající automobilů k přemístování osob a nákladů, automobilová doprava;
2. automobilový průmysl;
3. rekreační nebo závodní *automobilový sport.

automobilista

1. řidič automobilu;
2. kdo se věnuje automobilovému sportu, *automobilismu.

automobilka, továrna na výrobu automobilů. ...

automobilový sport, *sport, automobilový.

brzdová soustava, *soustava, brzdová.

crossover (z angličtiny: *cross-over*, „křížení“), automobil obsahující prvky více kategorií. V širším smyslu jde o označení jakéhokoli „automobilového křížence“. Stále více se však užívá význam ovlivněný americkou angličtinou, pro níž je crossover každé *SUV se samonosnou karoserií (třeba nový Ford Explorer). V Evropě označuje crossover zpravidla automobil spojující reprezentativní kvality SUV s použitelností běžného osobního automobilu.

Příklady: BMW ActiveHybrid X6, Nissan Qashqai.

Daimler AG, *Mercedes-Benz.

Daimler, Gottlieb (17. 3. 1834, Schorndorf, Německo–6. 3. 1900, Cannstatt, Německo), německý inženýr, konstruktér a průmyslník; vynálezce spalovacího motoru a konstruktér prvních *automobilů a motocyklů. Společně s Wilhelmem Maybachem sestrojil v roce 1885

první motocykl a v roce 1886 první čtyřkolý automobil poháněný spalovacím motorem. V roce 1892 zkonstruoval i první nákladní automobil.

Literatura: Haug, Gunter (2010): *Gottlieb Daimler – Der Traum vom Fahren*. Stuttgart: Masken-Verlag. Niemann, Harry (2000): *Gottlieb Daimler. Fabriken, Banken und Motoren*. Bielefeld: Delius Klasing.

Ford, Henry (30. 7. 1863, Wayne County, Michigan, USA–7. 4. 1947, Dearborn, Michigan, USA), americký vynálezce, průkopník automobilismu, publicista. V roce 1896 sestrojil svůj první automobil, s výrobou započal v roce 1899 ve své první automobilce Detroit Automobile Company v Detroitu, která však brzy zkrachovala. Byl však odhodlán uskutečnit svou ideu – vyrábět levné kvalitní auto pro každého. Tento „tvůrce automobilové civilizace“ se díky vcelku převratným vynálezům spolehlivého automobilu a efektivní organizace jeho výroby na běžícím pásu odhodlal vyrábět hodně levných výrobků, zatímco ostatní tenkrát vyráběli málo a draze. Byl to krok zdánlivě fanfaronský a velmi riskantní, avšak dobře promyšlený. Ford vycházel z představy, že auto musí běžného uživatele zaujmout svým vzhledem, budit důvěru svou bezpečností, musí mít jednoduchou obsluhu a být přístupné cenou i svými provozními náklady. Jeho konstrukce musela být pochopitelně velice jednoduchá ...

Tyto představy se mu podařilo naplnit až ve firmě Ford Motor Company, kterou se svými společníky založil v roce 1903. V prvním roce provozu bylo vyrobeno kolem 1700 automobilů a vyvinuto několik prototypů, které dosáhly řady vítězství v automobilových závodech a několika rychlostních rekordů. V letech 1906–1908 zavedl do výroby modely N a T (Američany láskyplně přezdívány *Tin Lizzy* [Plechová Lízinka]), které se prodávaly jen za 825 dolarů. Do konce roku 1908 bylo prodáno na tisíc kusů modelu T. Aby uspokojil poptávku po levných autech, otevřel novou továrnu v Highland Parku, kde byla zavedena jako jedna z prvních technologie pásové výroby. V roce 1913 byla instalace pohyblivého pásu dokončena a další rok bylo prodáno až 250 tisíc kusů automobilů. Montáž kompletního vozu na běžícím pásu byla spuštěna v roce 1914. Takřka vzápětí se výroba jednoho kusu desateronásobně zkrátila. Trvala tehdy pouhých třidevadesát minut. A o šest let později každou minutu opouštěl Fordův výrobní pás nové koncepce jeden automobil.

Ford pak zvýšil všem dělníkům denní mzdu o víc než dvojnásobek – na 5 dolarů, čímž kromě jiného dosáhl, že měl stálé, firmě oddané zaměstnance. S tím souviselo i zavedení sociálních programů (zdravotních, sportovních, kulturních aj.) a speciálních prémie. Tyto výhody mohli mít pouze zaměstnanci žijící počestným způsobem, takže v podniku bylo zavedeno ještě sociologické oddělení, které mělo dohlížet, jestli dělníci nejsou závislí na alkoholu nebo hazardu. V dalších letech docházelo díky zdokonalování technologií pásové výroby k ještě většímu zlevňování modelu T. Tím automobilka Ford Motor Company ovládla až 50 % amerického trhu a v roce 1927 byl vyroben patnáctimilionový model T. Během třicátých let postupně odkoupil akcie své společnosti od všech akcionářů a stal se jediným vlastníkem. Po ukončení výroby modelu T byla továrna na půl roku uzavřena, než konstruktéři vedení jeho synem Edselem Fordem dokončili design dalšího úspěšného modelu A.

Úspěch Henryho Forda v oblasti automobilismu zastiňuje jeho afinita k ideologii německého nacismu a hlásání idejí antisemitismu ve svých novinách *The Dearborn Independent*. V Německu založil pobočku Ford Werke AB a dodával německé armádě nákladní vozy a německému obyvatelstvu upravenou verzi modelu T. Podobně pomáhal rozvíjet automobilový průmysl v tehdejší Sovětské svazu. Během druhé světové války se rozhodl nezapojit se do válečné mašinérie, protože nesouhlasil s politikou prezidenta Franklina D. Roosevelta. Nicméně podnik Ford Motor Company pracoval na armádních zakázkách. Podnik v té době už vedl Edsel Ford, který však v roce 1943 zemřel. Henry Ford sám nakonec svůj podnik před bankrotem zachránil a podnik v roce 1945 předal svému vnukovi Henrymu Fordovi II.

Literatura: Bak, Richard (2003): *Henry and Edsel: The Creation of the Ford Empire*. Hoboken (New Jersey): Wiley. Watts, Steven (2005): *The People's Tycoon: Henry Ford and the American Century*. New York: Alfred A. Knopf.

hatchback (z angličtiny: *hatch*, „poklop, dveře“, *back*, „záda, hřbet“), dvouprostorový třídvéřový nebo pětídveřový automobil s výklopnou zádí pro 4–5 osob. Součástí zadních (třetích nebo pátých) dveří je i zadní okno, které se otvírá spolu s dveřmi; vzniká tak pohodlný přístup do zavazadelníku.

Příklady: Audi A3 Hatchback, Ford Focus Hatchback, Volkswagen Golf Hatchback.

hnací soustava, *soustava, hnací.

kabriolet, tříprostorový otevřený dvoudveřový (případně čtyřdvéřový) automobil se stahovací nebo odnímatelnou střechou. Na rozdíl od *roadsteru má kabriolet čtyři místa pro cestující, většinou jsou však místa na zadních sedadlech pouze nouzová.

Příklady: Audi A4 Cabrio, BMW řady 3 Cabrio, Jaguar XK Cabrio.

karoserie, nosná část automobilu. Vytváří prostor pro posádku a náklad a umožňuje montáž všech ostatních částí vozidla. Karoserie původních vozidel byla podvozková – skládala se z nosného rámu z nosníků převážně z ocele, na které byly přivařeny kapotovací plechy, které zajišťovaly uzavřenou prostor vozidla. Karoserie dnešních vozidel je samonosná, neobsahuje tedy nosný rám. Nosnou funkci přebírají samotné kapotovací plechy. Mezistupněm je karoserie polonosná. Různé části karoserie jsou vyrobeny z rozmanitých materiálů (běžné konstrukční oceli, nízkolegované a vysokolegované oceli, oceli s transformačně indukovanou pevností, nerezové oceli, tvárná litina, hliníkové slitiny, plasty aj.).

Karoserie plní roli při zajišťování aktivní i pasivní bezpečnosti vozidla, obsahuje proto deformační zóny, jejichž účelem je pohltit při nehodě co největší množství energie.

kombi, dvouprostorový pětídveřový automobil s velkým zavazadlovým prostorem přístupný dveřmi ukotvenými ve střeše vozu a umožňujícím přepravu rozměrnějších nákladů. Tyto automobily se vyznačují prodlouženou karosérií bez svažující se zádí, mají dobrou variabilitu vnitřního prostoru a zvýšenou užitkovou hmotnost. Jsou často odvozeny od automobilů typu *hatchback nebo *sedan. Někteří výrobci automobilů označují svoje kombi i jinými názvy. Například automobilka Citroën označuje karosářské varianty kombi jako „Break“, Peugeot zase používá zkratku „SW“, existuje i označení „Vagon“. Dříve se pro vozidla typu kombi užívalo označení STW (z anglického *Station Wagon*). Toto pojmenování vzniklo ve Spojených státech amerických, když taxikáři postávali s takto upravenými vozy u vlakových stanic.

Příklady: Ford Mondeo Combi, Mercedes třídy C Combi, Renault Laguna Combi, Škoda Octavia Combi.

kupé (z francouzštiny: *couper*, „uříznout“), tříprostorový dvoudveřový automobil s pevnou střechou a ladně se svažující zádí mající jednu nebo dvě řady sedadel. Většinou se jedná o sportovní nebo supersportovní vozy. (V raných dobách automobilismu byl oblíben dvoumístný dvoudveřový automobil nazývaný „doktorské kupé“; například Ford T [Tin Lizzy]).

Příklady: Audi TT, Audi R8, Nissan 370Z, Porsche 911.

landaulet (z francouzštiny: *landau*, „landaur [kočár]“; odvozeno z názvu německého města Landau in der Pfalz, kde byly od 18. století vyráběny kočáry s dvoudílnou stahovací střechou), tříprostorový čtyřdvéřový automobil (zpravidla luxusní) se stupňovitou zádí, hybrid mezi *limuzínou a *kabrioletem. Oddělení prostoru mezi řidičem a cestujícími na zadních sedadlech sdílí s limuzínami, liší se od nich stahovací střechou v zadní části.

Příklady: Daimler DS420, Maybach 62S, Mercedes-Benz třídy M (užíval jej například papež Jan Pavel II.), Rolls-Royce Phantom.

liftback (z angličtiny: *lift*, „zvednout, výtah“, *back*, „záda, hřbet“), dvouprostorový třídvéřový nebo pětídveřový automobil pro 4–5 osob. Ve srovnání s *hatchbackem se zád' svažuje

pomaleji. Součástí zadního otevíracího víka (třetích nebo pátých dveří) je i zadní okno. Vzniká tak pohodlný přístup do zavazadelníku.

Příklady: Ford Mondeo, Renault Laguna, Škoda Octavia, Toyota Avensis.

limuzína (z němčiny: die *Limousine*, „limuzína), velký a pohodlný *sedan. Původně bylo označení limuzína vyhrazeno sedanům s přepážkou mezi předními a zadními sedadly.

Příklady: Audi A7, BMW řady 7, Mercedes-Benz třídy S.

Mazda, japonská *automobilka sídlící v Hirošimě. Dnešní společnost Mazda Motor Corporation založil v roce 1920 Jujiro Matsuda jako *Tōyō Cork Kōgyō K. K.* (japonsky:

東洋コルク工業株式会社 [Tōyō Koroku Kōgyō kabushiki-gaisha]; anglicky: *Toyo Cork Kogyo Ltd.*). Tehdy se však specializovala na produkci obráběcích strojů, první automobil (tříkolová dodávka Mazdago) byl vyroben až v roce 1931. Od roku 1934 měly nést všechny automobily vyrobené v závodech Toyo Cork Kogyo Co. (oficiálně se společnost přejmenovala na Mazda Motor Inc. až v roce 1984) název Mazda. Autorem názvu je zakladatel firmy Jujiro Matsuda. Odvodil jej nikoli ze svého jména (jak bývá někdy mylně uváděno), nýbrž jako vyznavač ezoterismu a spirituality vycházel z jména starověkého íránského božstva Ahury Mazdy – tvůrce světa, strážce dobra a pravdy ...

Původní trend, orientace na průmyslové vybavení a užitkové dopravní prostředky přetrval až do roku 1960. Tehdy se objevil první osobní automobil – dvoudveřové kupé Mazda R360, o rok později přibyla čtyřdveřová Mazda Carol. Oba vozy byly sice inspirovány soudobými evropskými automobily, ale zaznamenaly úspěch (v roce 1963 prodala Mazda milionty automobil), který přispěl k reorientaci hlavní náplně činnosti a k rozvíjení vlastního vývoje a výzkumu automobilové technologie a designu. Například byl zdokonalen Wankelův motor vyznačující se malou velikostí a nízkou hmotností, přestože v té době ekologie provozu byla „neznámým pojmem“. Mazda jako jediná automobilka tento typ motoru zčásti využívá (například Mazda RX8). V 70. letech se výroba prudce zvýšila a Mazda expandovala na zahraniční trhy. Počátkem 80. let byly založeny pobočky v Severní Americe, Austrálii a Evropě. V roce 1984 byl prodán desetimiliontý automobil a o tři roky později dvacetimiliontý. V roce 1989 byl uveden *roadster *Mazda MX-5, který se stal nejprodávanějším dvoumístným sportovním automobilem všech dob.

Mazda vytrvale usiluje o ekologii provozu, za tímto účelem přijala tzv. Mazda Global Environmental Charter a dodržuje nejpřísnější normy ISO 9001. I díky tomu si udržuje pozici mezi nejvýznamnějšími automobilkami světa; v současné době se řadí v počtu prodaných vozů na 15. místo (za německou automobilku BMW).

Mazda MX-5, *roadster vyráběný japonskou automobilkou *Mazda od roku 1989 dodnes (1. generace 1989–1997, 2. generace 1997–2007, 3. generace od roku 2007). Od zahájení produkce jeho 1. generace do počátku února 2011 překročil počet vyrobených vozů 900 000 a MX-5 si tak drží primát nejprodávanějšího dvoumístného sportovního auta všech dob. Navzdory proměnám v průběhu tří generací si MX-5 udržuje základní koncepci takřka beze změn: vpředu podélně umístěný čtyřválcový motor, pohon zadních kol a ideální rozložení hmotnosti (50:50) na obě nápravy; zavěšení je nezávislé s dvojitými trojúhelníkovými rameny; převodovka je manuální (pětistupňová nebo šestistupňová), případně i automatická. MX-5 navázala na legendární britské sportovní automobily 60. a 70. let, jakými byly *Triumph Spitfire*, *Lotus Elan* nebo *Austin-Healey Sprite* a *MG Midget*, které se však v následujících desetiletích „vytratily“, a převzala po nich symbolem volnosti a svobody, zejména mladých lidí. Název MX-5 se u prvních dvou generací užíval jen v Evropě, ve Spojených státech amerických to byla *Miata* a v Japonsku *Roadster*. Teprve třetí generace je takřka všude známa jako MX-5.

V květnu roku 2000 byla Mazda MX-5 zapsána do Guinnessovy knihy rekordů jako nejprodávanější dvoumístný roadster na světě s výrobou 531 890 vozů v období od dubna 1989 do října 1999. Od té doby jako světový premiant už překonává jen vlastní rekordy:

500 000 vozů – 8. února 1999, 700 000 vozů – 5. března 2004, 900 000 vozů – únor 2011. U příležitosti zmíněných rekordů i jiných jubileí vytvářela automobilka speciální edice a limitované série. Na počest posledního rekordu vznikla Mazda MX-5 Special Edition ve verzi roadster i roadster-coupé. Tuto novou limitovanou sérii, jejíž světová premiéra se odehrála na autosalonu v Chicagu v únoru 2011, charakterizují především stylistické úpravy: výběr ze tří laků – Aluminium Mica, Sparkling Black, Dolphin Grey; chromované vnější kliky dveří; stříbrné rámečky mlhových světlometů; leštěná sedmnáctipalcová litá kola; vyhřívaná sedadla a výplně dveří čalouněné šedou kůží; hliníkové sportovní pedály i chromované rámečky přístrojů a výdechů ventilace. Tato edice je vybavena základním čtyřválcem o objemu 1,8 litru (93 kW), ve Velké Británii je k dispozici i s motorem o objemu 2,0 l (118 kW). V současné době je běžná produkce nabízena ve třech modelech: Emotion (1.8 l, 93 kW, pouze roadster), Challenge (1.8 l, 93 kW, roadster i roadster-coupé), Revolution (2.0 l, 118 kW, roadster i roadster-coupé).

Mazda MX-5 se stala ikonou mezi roadstery, o čemž svědčí několik set ocenění v různých anketách a soutěžích a velké množství klubů, které založili příznivci tohoto vozu po celém světě.

Mazda MX-5 Roadster, *Mazda MX-5.

Mazda MX-5 Roadster-coupé, *Mazda MX-5.

Mercedes-Benz, německá *automobilka se sídlem ve Stuttgartu, nejstarší světový výrobce automobilů, dnes produkující kromě osobních a nákladních automobilů také autobusy a tahače. Byla založena konstruktérem prvních automobilů Gottliebem *Daimlerem, který je také autorem loga společnosti – trojčipé hvězdy v kruhu. Nyní je divizí německé společnosti Daimler AG (před rokem 2007 měla společnost název DaimlerChrysler AG). Společnost vznikla v roce 1926 spojením firem Daimler-Motoren-Gesellschaft Gottlieba Daimlera a Benz & Cie Karla Benze (název Mercedes je odvozen od jména dcery rakouského diplomata a úspěšného prodejce vozů Emila Jellineka – Marii de las Mercedes).

Mercedes-Benz SLK (německy: die *Mercedes-Benz SLK-Klasse*), *roadster vyráběný automobilkou *Mercedes-Benz od roku 1996 ve třech následných generacích: 1. generace – R 170 (1996–2004), 2. generace – R 171 (2004–2011), 3. generace – R 172 (od 2011). Označení SLK bývá neoficiálně interpretováno jako zkratka ze *Sportlich* („Sportovní“), *Leicht* („Lehký“), *Kompakt* („Kompaktní“), někdy i *Kurz* („Krátký“). První generace udávala tón mezi nejlepšími roadstery své doby (například jako jeden z prvních vozů této kategorie měla pevnou skládací střechu), druhá zaujala svou originální zahrocenou přídi připomínající ostrý zobák dravého ptáka, třetí vynikla střešním oknem „Magic Sky Control“ s elektromagneticky měnitelnými optickými vlastnostmi (od neprůhlednosti k naprosté transparentnosti). Třída SLK se v každé ze svých dosavadních generací základními designovými prvky v exteriéru i interiéru odkazovala k nejdražším a nejúchvatnějším supersportům Mercedesu své doby: R 170 – CL, R 171 – SLR, R 172 – SLS (Auto roku 2011 v České republice).

Třetí generace byla oficiálně ve světové premiéře uvedena v rámci 81. mezinárodního autosalonu v Ženevě. Ve srovnání s první i druhou generací došlo u třetí generace k zvětšení všech základních rozměrů (například délka: 4134 / 4103 / 3995 mm; šířka: 1810 / 1777 / 1715 mm) a v souladu se současnou úrovní vývojových trendů automobilky se změnilo tvarosloví a technologie všech systémů. Upoutá zejména interiér, který je takřka replikou úchvatného interiéru futuristického supersportu SLS. Na trh byly uvedeny tři zážehové verze SLK 200 BlueEFFICIENCY (135 kW), SLK 250 BlueEFFICIENCY (150 kW) a SLK 350 BlueEFFICIENCY (225 kW), které později doplní také vznětová varianta (v třídě SLK poprvé) SLK 250 CDI BlueEFFICIENCY (150 kW). Všechny motorové jednotky jsou díky řadě vylepšení včetně nového přímého vstřikování a systému stop-start výrazně úspornější. Ještě letos přibude nejvýkonnější model – SLK 55 AMG, vybavený pravděpodobně

atmosférickou verzí nového osmiválce AMG o objemu 5,5 litru (výkon kolem 420 HP).
Technická data a základní ceny zmíněných verzí jsou uvedeny v přehledné tabulce.

Mercedes-Benz třída SLK (R172) – technická data a ceny (květen 2011)

Motor	SLK 200 BE	SLK 250 BE	SLK 350 BE	SLK 250 CDI BE
Převodovka	6M (7A)	6M (7A)	7A	7A
Zdvihový objem [cm ³]	1796	1796	3498	2143
Válce/ventily	4/4	4/4	6/4	4/4
Největší výkon [kW/min ⁻¹]	135/5500	150/5500	225/6500	150/4200
Největší točivý moment [Nm/min ⁻¹]	270/1800-4600	310/2000-4300	370/3500	500/1600-1800
Maximální rychlost [km/h]	240 (237)	243	250	240
Zrychlení 0–100 km/h [s]	7,3 (7,0)	6,6	5,6	–
Kombinovaná spotřeba [l/100 km]	6,4 (6,1)	6,2	7,1	–
Pohotovostní hmotnost [kg]	1435 (1470)	1500	1540	–
Cena [Kč]	952.800,-	1.028.400,-	1.306.800,-	–

Třetí generace SLK vzbudila krátce po svém uvedení velkou pozornost odborníků a široké veřejnosti stejně jako obě předchozí generace. Dokonce inspirovala neznámého básníka k česko-německé skladbě, která si nezádá s vrcholnými díly *minnesangu* (hornoněmecky: *Minne*, „rytířská láska“, *Sang*, „zpěv“, *Minnesänger*, „zpěvák milostných písní“), německy zpívanou dvorskou poezií ve 12. až 13. století, obdobou trubadúrské a truvérské lyriky. Před osmi stoletími by Anonymus zřejmě patřil mezi proslulé *minnesängry*, jakými byli německý šlechtic Walther von der Vogelweide (kolem 1170–kolem 1230, snad Würzburg) nebo český král Václav II. (27. 9. 1271, Praha – 21. 6. 1305, Praha). V osobě anonyma jde však patrně nejen o univerzálního vzdělance staré ražby, ale i o moderního autora s eurounijními ambicemi, neboť k dvěma slokám v česko-německé makaronštině připojil třetí latinsko-českou a čtvrtou latinsko-anglicko-českou. Pátá a šestá sloka, které jsou celé v češtině, však možná naznačují, že se přesto nevzdal(a) své české identity, že zůstal(a) vlastencem / vlastenkou.

Óda na nekrásnější z hvězd – SLK R 172

Ode an den schönsten aller Sterne – SLK R 172

Anonymus

Mercedes-Benz Reihe SLK

není žádná ponorka,

sondern der schönste aller Sterne.

Ve všech směrech je OK

besser als Phantasie von Jules Verne.

Mercedes-Benz třídy SLK

ist Ode an die Freude.

Copak říkáš, Sigmunde Freude?

Ich sage OK –

Vždycky na mě dojde.

Capio magnam voluptatem
v mercedesce za volantem
cum pulcherrima puella –
z obou jsem blázen docela.

Alia autoraeda ingens molestia est,
Mercedes-Benz SLK je královnou mých cest.
Ipsum currum gubernare – corporis voluptas,
SLK má něžný půvab jako dívčí pas.
I say – OK,
kdo na něj nemáš, aspoň se koukej ...

... krásná žena se tak strašně, strašně, strašně nerada jen kouká,
raději si
manekýnky úzké šaty v barvě vozu na své štíhlé tělo souká,
raději pak
prudce bosou nohou na plynový pedál roadsteru stoupá,
raději je
když jí mercedesí motor jak divoký tygr touhou mňouká,
raději má
teplý noční vítr co jí od úplňku sliby všech cest do SLK fouká ...

SLK a ORL –
jak se to rýmuje?
Máj je měsíc lásky
a mně srdce buší
láskou až „nad uši“.
I ze spaní mě ruší,
jak už každý tuší
horká láska k SLK –
tak se to rýmuje!

MPV (zkratka z anglického sousloví: *multi-purpose vehicle*, „víceúčelový vůz“; užívá se též americké označení *minivan*), jednoprostorový nebo dvouprostorový pětidveřový (případně s posuvnými zadními dveřmi) automobil pro 5–7 osob disponující velkým vnitřním prostorem s variabilním uspořádáním. Tradiční MPV jsou velká a vysoká jednoprostorová auta se třemi řadami sedadel (příklad: Renault Scénic a Chrysler Voyager). Sedadla ve druhé a třetí řadě lze snadno vyjmát nebo skládat do roviny.

Dnes se význam označení MPV mění. Výrobci jej používají pro modely se zvýšenou stavbou karoserie, zpravidla určené rodinám s dětmi. Patří sem kromě typických zástupců jako Mazda 5 a Opel Meriva i dvouprostorové vozy s vysokou střechou. Původně užitkový Citroën Berlingo nebo Škoda Roomster jsou dnes MPV. Auta ve třídě nemusí být větší ani praktičtější než klasické *hatchbacky a *kombi, ale nabízejí vyšší posaz, lépe se do nich nastupuje a působí uvnitř prostorněji.

multi-purpose vehicle, *MPV.

off-road (z angličtiny: *off*, „pryč“, *road*, „cesta, silnice“), robustní dvouprostorový pětidveřový automobil pro 4–9 osob. Stavba karoserie je podřízena dobré průchodnosti terénem. Má větší světlou výšku a velké nájezdové úhly.

Příklad: Hummer H2.

podvozek, soustava zařízení zásadním způsobem ovlivňující jízdní vlastnosti *automobilu. Skládá se z přední nápravy a zadní nápravy, odpružení, vozidlových kol, *brzdové soustavy a řízení.

Přední náprava osobních automobilů je řídicí. Podle toho, jaká náprava je hnací a kde je uložen motor, rozlišujeme koncepci vozidla.

Klasická koncepce: Motor, spojka a převodovka jsou umístěny vpředu, rozvodovka vzadu; tyto části představují tzv. *hnací soustavu. Hnací náprava je zadní. Přenos hnacího momentu z převodovky na rozvodovku se děje kardanovým hřídelem. Tuto koncepci používají například vozy BMW.

Přední pohon: Všechny části pohonu jsou umístěny u přední hnací nápravy. Tuto koncepci používá v současnosti velké množství výrobců. Motor je uložen většinou napříč, někdy též podélně (například Audi).

Zadní pohon: Všechny části pohonu jsou umístěny u zadní hnací nápravy. Pokud je motor uložen napříč před zadní nápravou, konstrukce se označuje jako provedení s motorem uprostřed (například Porsche Cayman).

Nápravy přenášejí tíhovou sílu karoserie, hnací, brzděné a setrvačné síly. Svým pohybem umožňují řízení vozidla a odpružení. Rozeznáváme tyto nápravy: Náprava typu McPherson. Nápravy podle říditelnosti: – řízená (řídicí, říditelná), – neřízená. Nápravy podle brzditelnosti: – brzděná, – nebrzděná. Nápravy podle pohonu: – hnací (hnaná, poháněná, záběrová), – volná (nehnaná, nepoháněná).

V souvislosti s pohonem náprav se používá tzv. „znak náprav“ obsahující informaci o celkovém počtu náprav a o tom, kolik jich je hnaných. Nejběžnější uspořádání má znak náprav 4x2 (čtyři kola celkem a z toho dvě hnaná). Pohon obou náprav je označován 4x4. Zmatení může nastat u náprav s dvojmontáží. Toto užívané označování tedy používá zjednodušení 1 náprava = 2 kola.

Podle konstrukce rozlišujeme: – nápravu McPherson, – víceprvkovou nápravu, – lichoběžníkovou nápravu, – klikovou nápravu, – úhlovou nápravu, – kyvadlovou nápravu, – tuhou nápravu, – nápravu De Dion, – nápravu Chapmanovu.

příslušenství vozidla, pomocná zařízení a pomocné přístroje a prostředky strojového spodku, podvozku, motoru, karoserie, s vozidlem pevně spojené, které jsou po technické stránce nezbytné pro činnost vozidla podle jeho účelu (například elektrické zapalovací zařízení, spouštěcí zařízení, chladicí zařízení, sklápěcí zařízení u sklápěcího vozidla, vyprošťovací naviják a jeřábové zdvihadlo u vyprošťovacího vozidla nebo čerpadlo u cisternového vozidla) (ČSN 30 0025, čl. 90).

roadster (z angličtiny: *roadster*, „vůz, kolo, cestovní kuň“), dvoudveřový tříprostorový automobil se stahovací nebo odnímatelnou střechou. Na rozdíl od *kabrioletu má roadster pouze dvě místa pro cestující, zpravidla umístěná těsně před zadní nápravou. Příklady: Audi TT Roadster, BMW Z4, Jaguar E Type, Mazda MX-5 Roadster, *Mercedes-Benz SLK.

sedan, tříprostorový čtyřdveřový automobil pro 4–5 osob uzavřený pevnou střechou. Zád' sedanu je stupňovitá, přičemž zavazadlový prostor je od prostoru pro cestující oddělen přepážkou, která může být opatřena uzavíratelným otvorem pro převoz delších předmětů. Příklady: Mercedes třídy C, BMW 3, Škoda Superb, Volkswagen Passat.

segment A (mini, miniauta, městské vozy), ...

segment B (supermini), ...

segment C (nižší střední třída), ...

segment D (střední třída), ...

segment E (manažerské sedany, velká SUV), ...

segment F (luxusní limuzíny), ...

soustava, brzdová, zařízení sloužící k úpravě rychlosti pohybujícího se *automobilu na nižší hodnotu (případně k udržení rychlosti na určité hodnotě při jízdě ze svahu) a k zabezpečení

parkujícího vozidla před samovolným rozjetím ze svahu nebo odtlačení nenechavci. Během brzdění vozidla dochází k přeměně jeho kinetické energie disipací nebo rekuperací. Rekuperace však představuje problematické řešení, a proto se běžně používají disipační třecí brzdy kotoučové a bubnové. Pohybová energie vozidla se u nich mění v teplo projevující se vzrůstem teploty činných ploch třecích elementů. Z nich dále teplo přechází do okolního vzduchu.

Brzdy bývají umístěny v každém kole a jsou dimenzovány pro požadovaný brzdný výkon. V zásadě lze intenzivněji brzdit přední kola, protože točivý moment vzniklý při brzdění převrací vozidlo na předek a zadní kola odlehčuje. Zatížené kolo se začíná smýkat při větší brzdné síle, než kolo odlehčené a naopak odlehčené kolo nelze příliš brzdit, neboť se snadněji smekne. Významné bývá i umístění hnacího agregátu, který podstatně zatěžuje přílehlou nápravu. U dnes nejběžnějšího uspořádání motoru vpředu jsou přední brzdy mnohem výkonnější než brzdy zadních kol.

Kotoučové brzdy se používají na přední, výjimečně i na zadní kola. Holé kotouče se snáze ochlazují okolním vzduchem a tak při stejném výkonu vycházejí rozměrově menší než bubnové. Výhodná je i snadná výměna brzdných elementů.

Bubnové brzdy mají výhodu v uzavřené konstrukci do jisté míry chráněné před korozi.

Dodnes se používají k brzdění zadních kol i pro jednoduchost realizace mechanismu ruční parkovací brzdy. Zadní bubnové brzdy se navrhují rozměrově větší, než by bylo nutné pro provozní brzdění, aby ruční mechanická (parkovací) brzda byla účinná. K provoznímu brzdění se však používá hydraulický tlak snížený redukčními ventily a tak je výkon zadních brzd snížen ve prospěch životnosti jejich obložení. Zejména u užitkových vozidel je zadní náprava zatížena různě podle hmotnosti nákladu. Ke korekci brzdného tlaku pak slouží redukční ventily s mechanickou regulací redukčního účinku podle zatížení zadní nápravy. Kvůli absenci vůlí, spolehlivost a jednoduchost realizace se používají brzdy s hydraulickým rozvodem brzdné síly. Pro zvýšení spolehlivosti se rozvody rozdělují do dvou relativně samostatných okruhů. Ztráta tlaku v jednom okruhu nezpůsobí úplné selhání brzd. Většinou jsou v jednom okruhu levé přední s pravým zadním a pravé přední s levým zadním kolem. Při selhání jednoho z okruhů je brzdění dost nesymetrické, takže poruchu nelze přehlédnout, jak by se to mohlo stát, kdyby byly v jednom okruhu zadní kola a v druhém přední kola.

U osobních vozidel se běžně používá podtlakový posilovač brzd využívající sníženého tlaku v sacím potrubí motoru k usnadnění ovládní brzdového pedálu řidičem.

Snaha uplatnit elektroniku k řízení brzdného procesu vedly v nedávné době k prosazení systémů ABS ve výbavě běžných osobních automobilů.

Je-li elektronika systému ABS nefunkční, brzdová soustava by měla fungovat klasicky. ABS ale většinou zahrnuje i EBD jako elektronickou náhradu mechanických reduktorů tlaku pro zadní kola. Při vysazení elektroniky jsou pak zadní kola přebrzdována.

Dokonalejší elektronické systémy řízení brzd jsou nastavbami ABS a spolupracují s řídicími systémy motoru. Jsou to systémy MSR, ASR a ESP. MSR brání smyku při brzdění motorem, ASR brání prokluzu kol při akceleraci, ESP stabilizuje vozidlo podle čidel zrychlení v různých směrech.

Systém EDL (německy EDS) přidává k ABS funkci elektronické závěrky diferenciálu.

Přibrzdí prokluzující se kolo a tím umožní přenos hnacího momentu na protější kolo.

soustava, hnací, zařízení, které tvoří motor, spojka, převodovka, rozvodovka a hnací hřídele.

Většinou tyto součásti tvoří kompaktní celek pohánějíci blížkou nápravu. U vozidel s náhonem na vzdálenou nápravu rozvodovka není součástí převodovky a točivý moment z převodovky se do rozvodovky přenáší torzní tyčí, tzv. Kardanovou hřídelí.

Mezi motor a převodovku je vložena spojka zabezpečující bezrázové připojení motoru ke zbytku hnací soustavy. V současnosti se automobily opatřují převážně kotoučovou spojkou s

talířovou pružinou. Kotouč takové spojky je unášen čelní plochou setrvačnicku motoru a pohání vstupní drážkovaný hřídel převodovky.

Převodovka ať již manuální nebo automatická slouží k volbě převodu otáček motoru na otáčky kol automobilu. V současnosti se automobily opatřují převážně manuální synchronizovanou převodovkou. Automatické převodovky se prosazují pomalu a největší tradici mají v USA.

Převodovka skutečných terénních a některých nákladních vozidel je vybavena redukcí. To je převod, jehož zařazením lze vynásobit převodový poměr celé převodovky a zdvojnásobit tak počet převodových stupňů. Pro pohyb v náročném terénu a převážení těžkých nákladů je takové řešení nezbytné.

Dvoudobému motoru mazanému olejem v palivové směsi neprospívá brzdění motorem. Do motoru pak nepřichází benzín, ale ani žádný olej. Motoru tak může hrozit zadření. Proto se automobily s dvoudobými motory opatřovaly volnoběžkou účinkující na všechny, nebo u pokročilejších konstrukcí jen na nejvyšší rychlostní stupeň. S volnoběžkou není třeba vyřazovat rychlost při jízdě z kopce. Určitou nevýhodou je nemožnost brzdit motorem, nebo nahodit motor roztláčením auta.

Pro použití v automobilech musí být převodovky minimálně hlučné, maximálně účinné a nepříliš výrobně náročné. Ozubená kola převodů jsou většinou čelní s šikmým evolventním ozubením. Přímá ozubení se pro svou hlučnost používají pouze u zpátečky a na věnci setrvačnicku, tedy u ozubení, která jsou v činnosti jen po omezenou dobu. Vyrábějí se obrážením, zatímco šikmá ozubení se vyrábějí metodou odvalovacího frézování. Pro další omezení hlučnosti převodů se na ozubení aplikuje tzv. „shaving“, díky němuž předtím kosodélníkový průřez zubu získá mírně soudkovitý tvar.

Rozvodovka zabezpečuje přenos hnacího momentu od převodovky na hnací hřídele nápravy. Zabezpečuje základní převodový poměr, který se násobením skládá s převodovým poměrem převodovky a tvoří tak celkový převodový poměr. Důležitou součástí rozvodovky je diferenciál zabezpečující rozdělení hnacího momentu mezi levé a pravé kolo. U pohonů obou náprav se používá též mezinápravový diferenciál se spojkou, která umožňuje vypnout pohon druhé nápravy. Při prokluzu kola je znemožněn přenos hnací síly na kola. K zamezení tomuto jevu slouží uzávěrka diferenciálu. Používá se u terénních automobilů. Diferenciál může být i samosvorný (obejde se bez závěrky), jsou-li v něm použita výrobně náročná šneková ozubená kola. Funkci závěrky může úspěšně suplovat systém EDL (něm. EDS), což je nadstavba elektronického řízení brzd ABS.

Hnací hřídele (též poloosy) přenášejí točivý moment od rozvodovky na kola. Je-li poháněna říditelná náprava, musí být hřídele opatřeny stejnoběžnými klouby. Na vnitřní klouby (u převodovky) se používají stejnoběžné klouby typu tripodu a jako takové nepřenášejí axiální sílu na ložiska rozvodovky. Klouby jsou naplněny plastickým mazivem a zakryty prachovkami. Tyto prachovky brání kloub proti prachu a vodě. Při poškození prachovky dojde brzy ke zničení drahého kloubu. Protože prachovky se nalézají často v blízkosti výfukového potrubí, jsou i mechanicky hodně namáhány a jejich výměna není snadná, musí být vyrobeny z velmi kvalitního materiálu.

Homokinetické klouby jsou výrobně náročné a ve světě je produkuje jen několik specializovaných firem. Od známé značky Löbro (Löhr & Bromkamp GmbH, dnes součást GKN) pochází slangový název pro hnací hřídel se stejnoběžným kloubem „lebro“. Za zmínku stojí ještě CIFAM se sídlem v Cologne v Itálii (dnes součást Metelli S.p.A.) a značka KAMOKA® zastupující produkci z USA, Japonska, Hong Kongu a zemí Dálného Východu. U běžných osobních automobilů poloosa pohání přímo kolo. U některých konstrukcí nákladních a terénních vozidel poloosa pohání jednoduchý ozubený převod umístěný v prostoru kola. Díky tomu se daří umístit poloosu výš než je samotná osa kola a vozidlo má lepší průchodnost terénem. Hnací hřídele také vycházejí tenčí.

sport, automobilový, odvětví sportu založené na poměrování (rychlosti, spolehlivosti, vytrvalosti, odolnosti) jízdou v *automobilu. První závod automobilů se jel ve Francii na trati Paříž–Rouen v roce 1894, nejstarší automobilovou soutěží je Rallye Monte Carlo, pořádaná od roku 1911. Automobilový sport se dělí na závody (kritériem je rychlost) a soutěže (kromě rychlosti se hodnotí i spolehlivost, vytrvalost a odolnost automobilů). Závody se jezdí na silničních okruzích, například v Le Mans ve Francii (první Velká cena se konala v roce 1906), na autodromech (závodní vozy se dělí do formulí – například F1, F3, F3000; v USA mezinárodní Indy Car), do vrchu (populární zejména na počátku 20. století) a v terénu (autokros cestovních a speciálních vozů, tzv. buggy). V závodech vozů F1 se od roku 1950 pořádá každoročně mistrovství světa, která se skládá ze šestnácti závodů Grand Prix. V Indy Car je nejproslulejší závod 500 mil v Indianapolis. Od roku 1968 se jezdí mistrovství světa automobilových značek, od roku 1979 i mistrovství světa jezdců. Oblíbené jsou maratónské automobilové soutěže (například Paříž–Dakar, Rallye faraonů) a závody historických automobilů. Automobilový sport řídí od roku 1904 Mezinárodní automobilová federace.

sport utility vehicle, *SUV.

sportovně užitkový vůz, *SUV.

SUV (zkratka z anglického sousloví: *sport utility vehicle*, „sportovně užitkový vůz“), dvouprostorový pětidveřový automobil pro 4–7 osob. Konstrukce je zaměřena hlavně na jízdu po silnici, ale je upravena pro zvládnutí nenáročného terénu. K tomuto účelu jsou většinou vybavena pohonem 4x4 a zvětšenou výškou podvozku. Nicméně to nejsou opravdové terénní vozy. Často jsou robustní konstrukce, a proto mají větší spotřebu a emise CO₂. Poskytují však větší prostor, zvýšený posed, možnost využití výhod pohonu všech čtyř kol, větší pocit bezpečí. Užívá se téměř výhradně samonosná karoserie. Pro terénní modely se žebřinovým rámem (například Mercedes-Benz G) se užívá termín *off-road.

Příklady: Fiat Panda 4x4, Mitsubishi Outlander, Range Rover, Škoda Yeti.

víceúčelový vůz, *MPV.

vůz, sportovně užitkový, *SUV.

vůz, víceúčelový, *MPV.

výstroj vozidla, pomocná zařízení a přístroje, pomůcky a prostředky, pevně spojené s vozidlem (karosérií). Pro provoz vozidla jsou předepsané nebo účelné, nikoliv však nezbytné (například vnitřní osvětlovací zařízení, zpětná zrcátka, stěrače, sluneční clona, ukazatel stavu paliva, otáčkoměr, tachograf). Mezi výstroj vozidla dále patří účelová zařízení speciálních vozidel (například různé speciální zařízení – jeřáb, naviják, zařízení speciálních nástaveb – zdravotnické, dílenské, chemické aj.), jakož i prostředky určené k ochraně obsluhy či přepravovaných osob a nákladu. Do výstroje vozidla také patří prostředky pro zvýšení komfortu a bezpečnosti jízdy (například opěrky hlavy sedadel, bezpečnostní pásy, kontrolní svítlny, teploměry), popřípadě ozdobné prostředky a kování (ČSN 30 0025, čl. 91).

Wankel, Felix Heinrich (13. 8. 1902, Lahr, Německo – 9. 10. 1988, Heidelberg, Německo), německý mechanik, konstruktér a vynálezce. V technických oborech neměl žádné formální vzdělání, byl samouk. A zdálo se, že má nadání k úplně jiným věcem než právě k technice. Svá školní léta charakterizoval sám takto: „Ve škole jsem byl docela dobrý v němčině, dějepisu a latině, ale vyloženě jsem postrádal schopnosti pro matematiku.“ Ale věnoval se zaujatě čínorodé práci. Zabýval se problémem utěsnění strojních částí, které se pohybují v prostředí s vysokým tlakem a teplotou. V bavorském městě Lindau založil soukromou dílnu, která posléze přerostla do vývojové firmy Wankel-Versuchs-Werkstätten. Zde pak probíhal ve spolupráci s leteckým ústavem během druhé světové války vývoj rozvodových posouvačů leteckých motorů. Rotační posouvač, který Wankel navrhl, umožňoval lepší plnění motoru a zvýšení jeho otáček a výkonu.

Wankelovi se dále podařilo uskutečnit převrat v oboru spalovacích motorů; na svém projektu pracoval třicet let, od roku 1924. Koncem druhé světové války byl Wankelův závod zničen.

Po válce byl za podpory Sdružení německých průmyslníků vybudován v Lindau nový ústav a Wankel byl pověřen jeho vedením. Od roku 1951 spolupracoval Wankel s firmou NSU Motorenwerke. Výsledkem společného vývoje je i Wankelův motor. Wankelův „kopernikovský obrat“ – motor s krouživým pístem představuje jistý převrat zatím jenom z hlediska technického řešení, nikoli revoluci v uplatnění. Neboť dosud snad jen japonský koncern Toyo Kogyo dokázal dobře a poměrně efektivně zvládnout sériovou výrobu motoru Felixe Wankela – ve srovnání s klasickým motorem náročnější – a použít ho sice s úspěchem, leč pouze u necelé desetiny produkce svých osobních automobilů značky Mazda (například Mazda RX8).

Bibliografie

- Anderson, Craig L. – Winn, Diane G. – Agran, Phyllis F. (1999): Differences between pickup truck and automobile driver-owners. *Accident Analysis and Prevention*, 31, 67–76.
- Bak, Richard (2003): *Henry and Edsel: The Creation of the Ford Empire*. Hoboken (New Jersey): Wiley.
- Barthel, Klaus et al. (2010): *Zukunft der deutschen Automobilindustrie: Herausforderungen und Perspektiven für den Strukturwandel im Automobilssektor*. Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung.
- Bauman, Zygmunt (1992): *Intimations of Postmodernity*. New York: Routledge.
- Bauman, Zygmunt (1995): *Úvahy o postmoderní době*. Praha: Sociologické nakladatelství.
- Bauman, Zygmunt (1998): *Globalization: The Human Consequences*. New York: Columbia University Press. (Česky: *Globalizace: Důsledky pro člověka*. Praha: Mladá fronta, 1999.)
- Bauman, Zygmunt (2000): *Liquid Modernity*. Cambridge: Polity Press. (Česky: *Tekutá modernita*. Praha: Mladá fronta, 2002).
- Beneš, Jan (1994): *Člověk*. Praha: Mladá fronta.
- Berns, Jörg Jochen (1996): *Die Herkunft des Automobils aus Himmelstrionfo und Höllenmaschine*. Berlin: Verlag Klaus Wagenbach.
- Birx, James H, ed. (2006): *Encyclopedia of Anthropology*, I–V. Thousand Oaks (California): Sage.
- Björnstig, Ulf – Björnstig, Johanna – Eriksson, Anders (2008): Passenger car collision fatalities – with special emphasis on collisions with heavy vehicles. *Accident Analysis and Prevention*, 40, 158–166.
- Bode, Peter M. – Hamberger, Sylvia – Zängl, Wolfgang (1986): *Alptraum Auto: Eine hundertjährige Erfindung und ihre Folgen*. München: Raben Verlag von Wittern KG.
- Böhm, Steffen et al., ed. (2006): *Against Automobility: Social Scientific Analyses of a Global Phenomenon*. Oxford: Blackwell.
- Brackstone, Mark – McDonald, Mike (1999): Car-following: A historical review. *Transportation Research*, Part F 2, 181–196.
- Canzler, Weert (1996): *Das Zauberlehrlings-Syndrom: Entstehung und Stabilität des Automobil-Leitbildes*. Berlin: Edition Sigma.
- Canzler, Weert – Schmidt, Gert, eds. (2008): *Zukünfte des Automobils. Aussichten und Grenzen der autotechnischen Globalisierung*. Berlin: Edition Sigma.
- Clarke, Deborah (2007): *Driving Women: Fiction and Automobile Culture in Twentieth-Century America*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- Delais, Jeanne (1970): *Les enfants de l'auto*. Paris: Gallimard.
- Dubois, N. – Moch, A. (2006): L'automobile et le sentiment d'être chez-soi Feeling at Home in a car. *Revue européenne de psychologie appliquée*, 56, 95–107.
- Eggers, Felix – Eggers, Fabian (2011): Where have all the flowers gone? Forecasting green trends in the automobile industry with a choice-based conjoint adoption model. *Technological Forecasting & Social Change*, 78, 51–62.

- Eriksen, Thomas Hylland, ed. (2003): *Globalisation: Studies in Anthropology*. London: Pluto Press.
- Fabre, Julien – Hervé, Michael (1973): *Stop ou l'automobile en question*. Paris: Mercure de France.
- Fallon, Isabelle – O'Neill, Desmond (2005): The world's first automobile fatality. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 601–603.
- Featherstone, Mike – Thrift, Nigel – Urry, John, eds. (2005): *Automobilities*. London: Sage.
- Flink, James J. (1975): *The Car Culture*. Cambridge (Massachusetts): MIT Press.
- Georgano, Nick G., ed. (2000). *The Beaulieu Encyclopaedia of the Automobile*. London: TSO.
- Halberstam, David (1986): *The Reckoning*. New York: Morrow.
- Haug, Gunter (2010): *Gottlieb Daimler – Der Traum vom Fahren*. Stuttgart: Masken-Verlag.
- Heathcote, Williams (1991): *Autogeddon*. New York: Arcade.
- Jakle, John A. – Sculle, Keith A. (2004): *Lots of Parking: Land Use in a Car Culture*. Charlottesville: University of Virginia Press.
- Jan, Zdeněk – Žďánský, Bronislav (2003): *Výkladový automobilistický slovník. Technické názvosloví s názorným výkladem z oblasti konstrukce, údržby a oprav motorových vozidel*. Praha: Computer Press.
- Janda, Pavel, *Malý slovník automobilových klišé* – <http://www.autorevue.cz/maly-slovník-automobilovych-klise/ch-38552>
- Kay, Jane Holtz (1997): *Asphalt Nation: How the Automobile Took over America, and How We Can Take it Back*. New York: Crown.
- Keller, Jan (1998): *Naše cesta do prvoroh: O povaze automobilové kultury*. Praha: Sociologické nakladatelství.
- Knoflacher, Hermann (2009): *Virus Auto. Die Geschichte einer Zerstörung*. Wien: Ueberreuter Verlag.
- Kolich, Mike (2003): Automobile seat comfort: Occupant preferences vs. anthropometric accommodation. *Applied Ergonomics*, 34, 177–184.
- Kolich, Mike (2008): A conceptual framework proposed to formalize the scientific investigation of automobile seat comfort. *Applied Ergonomics*, 39, 15–27.
- Krall, Hannes (1991): *Das Automobil oder „Die Rache des kleinen Mannes“: Verborgene Bedeutungen des Internationalen Golf-GTI-Treffens in Maria Wörth/Kärnten*. Klagenfurt: DRAVA Verlag.
- Lewis, David L. – Goldstein, Laurence, eds. (1986): *The Automobile and American Culture*. Ann Arbor: University of Michigan Press.
- Magliozzi, Tom and Ray (1991): *Car Talk*. New York: Dell Publishing.
- Malina, Jaroslav, a kolektiv (2009): *Antropologický slovník aneb co by mohl o člověku vědět každý člověk (s přihlédnutím k dějinám literatury a umění)*. Brno: Akademické nakladatelství CERM.
- Malinovi, Jaroslav a Renata (1992): *Vzpomínky na minulost*. Brno: Masarykova univerzita.
- Miller, David, ed. (2001): *Car Cultures*. Oxford: Berg.
- Niemann, Harry (2000): *Gottlieb Daimler. Fabriken, Banken und Motoren*. Bielefeld: Delius Klasing.
- Niemann, Harry (2007): *The Mercedes-Benz History: Automobile Legends and Stories since 1886*. Stuttgart: Mercedes-Benz Classique Car Library.
- Palma, André de – Kilani, Moez (2008): Regulation in the automobile industry. *International Journal of Industrial Organization*, 26, 150–167.
- Pei-Chun, Lina – Li-Wen Chien (2010): The effects of gender differences on operational performance and satisfaction with car navigation systems. *International Journal of Human-Computer Studies*, 68, 777–787.

- Polk, Merritt (2004): The influence of gender on daily car use and on willingness to reduce car use in Sweden. *Journal of Transport Geography*, 12, 185–195.
- Rao, Hayagreeva (2004): Institutional activism in the early American automobile industry. *Journal of Business Venturing*, 19, 359–384.
- Rodnick, David (1966): *An Introduction to Man and His Development*. New York: Appleton-Century-Crofts.
- Rodnick, David (1974): *Man's Quest for Autonomy: A Background for Modernization*. Lubbock (Texas): Caprock Press.
- Sachs, Wolfgang (1984): *Die Liebe zum Automobil: Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche*. Reinbek: Rowohlt. (Anglicky: *For Love of the Automobile: Looking Back into the History of Our Desires*. Berkeley: University of California Press, 1992.)
- Sandoval Onésimo, J. S. – Cervero, Robert – Landis, John (2011): The transition from welfare-to-work: How cars and human capital facilitate employment for welfare recipients. *Applied Geography*, 31, 352–362.
- Setright, Leonard John Kensell (2004). *Drive On!: A Social History of the Motor Car*. London: Granta Books.
- Sheller, Mimi – Urry, John, eds. (2006): *Mobile Technologies of the City*. London – New York: Routledge.
- Stein, Ralph (1967): *The Automobile Book*. Revised Edition. London: Paul Hamlyn.
- Sutton, Richard (2005): *Eyewitness: Car*. New York: DK Publishing, Inc.
- Tao Zhao – Ram Nevatia (2003): Car detection in low resolution aerial images. *Image and Vision Computing*, 21 693–703.
- Tertoolen, Gerard – van Kreveld, Dik – Verstraten, Ben (1998): Psychological resistance against attempts to reduce private car use. *Transportation Research*, Part A, 32 (3), 171–181.
- Thomas, Valerie M. – Meier, Alan K. – Gunda, Siva G. – Wenzel, Thomas P. (2011): Cars are buildings: Building-like energy use in automobiles. *Transportation Research*, Part D 16, 341–345.
- Turton, Hal (2006): Sustainable global automobile transport in the 21st century: An integrated scenario analysis. *Technological Forecasting & Social Change*, 73, 607–629.
- van Winsum, Wim (1999): The human element in car following models. *Transportation Research*, Part F 2, 207–211.
- Virilio, Paul (1988): *La Machine de vision: Essai sur les nouvelles techniques de représentation*. Paris: Galilée.
- Virilio, Paul (2010): *Le Grand Accélérateur*. Paris: Galilée.
- Vlk, František (2003): *Automobilová technická příručka*. Brno: Prof. Ing. František Vlk, DrSc., nakladatelství a vydavatelství.
- Volti, Rudi (2004): *Cars and Culture: The Life Story of a Technology*. London: Greenwood.
- Watts, Steven (2005): *The People's Tycoon: Henry Ford and the American Century*. New York: Alfred A. Knopf.
- Wollen, Peter – Kerr, Joe (2002): *Autopia: Cars and Culture*. London: Reaktion.
- Yeh-Chung Chien (2007): Variations in amounts and potential sources of volatile organic chemicals in new cars. *Science of the Total Environment*, 382, 228–239.
- Zenone, Daniela (2002): *Das Automobil im italienischen Futurismus und Faschismus: Seine ästhetische und politische Bedeutung*. Berlin: WZB, Forschungsschwerpunkt Technik, Arbeit, Umwelt.

Man–Car / Car–Man: Life – Science – Art
(Summary)

The relationship between humans and the automobile forms are an important element of contemporary civilization and modern lifestyle. The social and cultural behavioural patterns based on this relationship are thus a challenging topic for holistic anthropological study. Such research was launched in 2011 at the Anthropology Institute of the Faculty of Science of Masaryk University in Brno in co-operation with scholars from other academic institutions. In addition to the anthropological study of the automobile phenomenon in daily life in various social and cultural contexts, the investigation also comprises the reflections on this topic in the works of Czech painters, graphic artists, sculptors, photographers and writers. Those artists who had been addressed have started creating new and original works since early 2011.

The results of the anthropological research, the visual artefacts, essays and short stories will be gradually published in preliminary publications and exhibitions. The ultimate result should be the book *Man–Car / Car–Man* accompanied by an exhibition of collected works of art.

The implementation of the project *Man–Car / Car–Man* may bring about interesting results for researchers, artists, students and the general public.

The present publication contains the outline of methods and intended directions of anthropological research and some preliminary examples of works by Czech artists (Zdeňek Macháček and Alois Mikulka). It should serve both as inspiration and promotional material for addressing co-authors, sponsors and contributors to this project. (English by Šárka Roušavá.)

Hombre–Coche / Coche–Hombre: Vida – ciencia – arte

(Resumen)

La relación „hombre y coche“ forma parte importante de la civilización actual y de la forma moderna de vivir. Por lo tanto, las fórmulas sociales y culturales de comportamiento basadas en esta relación representan un tema y al mismo tiempo un desafío para la investigación antropológica integral. La investigación de este tipo fue iniciada en el año 2011 en el Instituto de Antropología de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Masaryk en Brno colaborando con los científicos de otras instituciones académicas. Una parte de este hecho es, además de la investigación antropológica del fenómeno de coche en la vida usual basándose en las relaciones sociales y culturales, su reflexión en obras de los pintores, gráficos, escultores, fotógrafos y escritores checos. Los seleccionados artistas están creando a partir del año 2011 sus nuevas obras originales.

Los resultados de la investigación antropológica, artefactos artísticos, ensayos y cuentos se publicarán continuamente en las publicaciones parciales y se presentarán en las exposiciones previas. El proyecto debería ser coronado por el libro *Hombre–Coche / Coche–Hombre* y por la compleja exposición del mismo nombre.

La solución del proyecto *Hombre–Coche / Coche–Hombre* podría traer resultados interesantes para los científicos, artistas, estudiantes y para el público general.

Esta publicación resume métodos y áreas reflexionados de la investigación antropológica y los primeros ejemplos de la obra de artistas checos (de Zdeněk Macháček y Alois Mikulka). Debe servir de material de inspiración y propagación para dirigirse a los coautores, patrocinadores y donadores de este proyecto. (Traducido por Jana Petrásková.)

Mensch–Auto / Auto–Mensch: Leben – Wissenschaft – Kunst

Zusammenfassung

Die Beziehung zwischen „Mensch und Auto“ stellt einen wichtigen Teil der gegenwärtigen Zivilisation und der modernen Lebensweise dar. Die auf dieser Beziehung basierenden sozialen und kulturellen Verhaltensmuster sind daher Thema und Herausforderung für eine

ganzheitliche anthropologische Forschung. Solche Forschungsarbeit wurde 2011 am Institut für Anthropologie an der Naturwissenschaftlichen Fakultät der Masaryk-Universität in Brunn begonnen und wird in Zusammenarbeit mit Forschern aus anderen akademischen Institutionen entfaltet. Neben der anthropologischen Untersuchung des Auto-Phänomens in verschiedenen sozialen sowie kulturellen Verhältnissen des Alltagslebens schließt das Projekt auch Spiegelungen dieses Phänomens in Werken der tschechischen Maler, Graphiker, Bildhauer Fotografen und Schriftsteller ein. Die angesprochenen Künstler gestalten seit 2011 neue, originelle Werke.

Die Ergebnisse der anthropologischen Forschung, künstlerische Artefakte, Essays und Erzählungen sollen Stück für Stück in Teilpublikationen und vorläufigen Ausstellungen veröffentlicht werden. Zu einem besonderen Höhepunkt sollen das Buch *Mensch–Auto / Auto–Mensch* und eine gleichnamige Gesamtausstellung werden.

Die Ergebnisse des zu realisierenden Projekts *Mensch-Auto / Auto-Mensch* könnten für Wissenschaftler, Künstler, Studenten sowie die breite Öffentlichkeit von Interesse sein.

Die vorliegende Publikation beinhaltet einen Abriss von Methoden und Forschungsrichtungen der anthropologischen Untersuchung und die ersten projektbezogenen Darstellungen aus den Werken der tschechischen Künstler Zdeněk Macháček und Alois Mikulka. Sie soll als Inspiration und Werbematerial für potentielle Mitverfasser, Sponsoren und Donatoren des genannten Forschungsprojektes dienen. (Übersetzt von Alena Opletalová.)

L’Homme–La Voiture / La Voiture–L’Homme: La vie – la science – l’art (Résumé)

La relation de l’homme et de la voiture représente une partie importante de la civilisation contemporaine et fait part de façon moderne de vie. Les formules sociales et culturelles du comportement résultant de cette relation représentent un thème et aussi un appel pour une recherche anthropologique holistique. Depuis cette année (2011) une telle recherche a été commencée à l’Institut de l’anthropologie de la Faculté des Sciences de l’Université Masaryk à Brno qui collaborent avec les chercheurs d’autres institutions universitaires.

Sauf l’investigation anthropologique du phénomène de l’automobile dans la vie des tous les jours qui marque des relations sociales et culturelles nombreuses, une partie de cette investigation représente aussi sa réflexion dans les œuvres des peintres, graphistes, sculpteurs, photographes et écrivains contemporains. Depuis le même temps, les artistes invités sont en train de créer des œuvres nouvelles et originales évoquant ce thème.

Les résultats de la recherche anthropologique, les œuvres artistiques, les essais et les histoires littéraires vont être publiés tour à tour sous la forme des publications partielles (individuelles) et vont être présentées aux expositions préliminaires. Ces activités vont culminer par une publication complète et également par une exposition homonyme.

La recherche centrée sur le projet *L’Homme–La Voiture / La Voiture–L’Homme* pourrait apporter des résultats intéressants pour les savants, artistes, étudiants et toute la population intéressée.

La présente publication représente une esquisse des méthodes et directions envisagées pour la recherche anthropologique et de même les premières illustrations des œuvres sculptées et peintes (par Zdeněk Macháček et Alois Mikulka). Son but est de servir comme une source d’inspiration et de propagation pour gagner d’autres collaborateurs, sponsors et donateurs pour ce projet. (Traduit par Marie Pardyová.)

Uomo–Automobile / Automobile–Uomo: Vita – scienza – arte (Sommario)

Il rapporto „l’uomo e l’automobile“ costituisce una parte importante della civiltà contemporanea e dello stile di vita moderno. I modelli sociali e culturali di comportamento

basati su questo rapporto si rivelano di essere perciò uno dei temi ed una sfida per una ricerca antropologica globale. Una tale ricerca é stata avviata nel 2011 presso l'Istituto di antropologia della Facoltà di scienze naturali dell'Università Masaryk di Brno in collaborazione con ricercatori provenienti anche da altre istituzioni accademiche. Fa parte di questa impresa, oltre alla ricerca antropologica del fenomeno automobile nella vita ordinaria in diversi contesti sociali e culturali, anche la sua riflessione nelle opere di pittori, grafici, scultori, fotografi e scrittori cechi. Gli artisti invitati creano a partire dal 2011 opere nuove, originali.

I risultati della ricerca antropologica, gli artefatti figurativi, saggi e racconti saranno via via divulgati in pubblicazioni particolari ed esposizioni preliminari. La ricerca dovrebbe essere coronata dal libro *Uomo-Automobile / Automobile-Uomo* e da una mostra collettiva che porterá lo stesso nome.

La soluzione del progetto *Uomo-Automobile / Automobile-Uomo* potrebbe portare a risultati interessanti per uomini e donne di scienza, artisti, studenti e comunità scientifica e non.

Questa pubblicazione contiene un abbozzo dei metodi e degli indirizzi intesi per la ricerca antropologica e i primi saggi dalle opere degli artisti cechi (Zdeněk Macháček e Alois Mikulka). Essa si propone di fungere da ispirazione e materiale pubblicitario per contattare co-autori, sponsor e benefattori di questo progetto. (Tradotto da Eva Ferrarová.)

인간-자동차/자동차-인간: 생활-과학-예술

(요약)

„인간과 자동차“의 관계는 현대 문명과 현대 생활의 중요한 부분이다. 이러한 관계에 기반하는 사회학적, 문화학적 행동패턴의 연구는 그래서 총체적 인류학이 지향하고자 하는 주제이자 도전이기도 하다. 이에 대한 연구가 2011년 여러 연구기관들의 학자들과 협력으로 브르노 마사리크 대학 자연과학 대학 인류학 연구소에서 시작되었다. 이 프로젝트를 통해 일상생활 속에 파고들어 있는 자동차를 다양한 사회적, 문화적 연관성 속에서 인류학적 접근을 시도하는 외에도 체코의 화가, 그래픽 디자이너, 조각가, 사진가 및 작가들의 작품 속에 어떻게 투영되고 있는가를 살펴보고 있다. 프로젝트에 참여하고 있는 이들 예술가들은 2011년부터 새롭고 독창적인 작품을 창작하고 있다.

인류학적 연구 결과물, 미술품, 논문 및 단편소설 등은 순차적으로 개별적 간행물이나 사전 전시회 등을 통해 발표된다. 그 대미는 단행본 *인간-자동차/자동차-인간* 및 동명의 종합 전시회로 마감하게 된다.

프로젝트 *인간-자동차/자동차-인간*은, 학자, 예술가, 학생 및 일반대중들에게 흥미로운 결과물을 선사하게 될 것이다.

이 책자는 인류학 연구의 방법론 및 연구방향의 지침, 체코 예술가들의 작품을 첫 사례로 제시하고 있다(Zdeněk Macháček, Alois Mikulka 등). 이 프로젝트 공동 참여자, 스폰서 및 기증자들에게 영감을 제공하고 홍보를 위한 자료이다. (박미영역)