



Fórum / The Forum

Výzkumný projekt „Člověk–Auto / Auto–Člověk: Život – věda – umění“

Jaroslav Malina¹ – Jan Filipický²

¹ Ústav antropologie Přírodovědecké fakulty Masarykovy univerzity, Viničská 5, 603 00 Brno

² Orientální ústav Akademie věd České republiky, v. v. i., oddělení Jižní Asie, Pod Vodárenskou věží 4, 182 08 Praha 8

RESEARCH PROJECT “MAN–CAR / CAR–MAN: LIFE – SCIENCE – ART”

ABSTRACT The relationship between humans and the automobile forms 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, psychological, sociological or technological research. 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 designers, painters, graphic artists, sculptors, photographers and writers. Those artists who had been addressed have started creating new and original works since early 2011.

KEY WORDS research project; man–car; life; science; art

ABSTRAKT 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, psychologický, sociologický nebo technologický 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 designérů, malířů, grafiků, sochařů, fotografů a spisovatelů. Oslovení umělci vytvářejí od roku 2011 nová, originální díla.

KLÍČOVÁ SLOVA výzkumný projekt; člověk–auto; život; věda; umění

ÚVOD

V současné době pobývá na Zemi kolem 7 set milionů automobilů a kolem 7 tisíc milionů lidí. Dnes je tedy poměr mezi oběma entitami 1:10, v budoucnu se má zmíněný poměr měnit ve prospěch automobilů. Tuto statistiku a s ní spojený výhled lze na jedné straně chápat jako doklad technologického, ekonomického a sociálního pokroku, souvisejícího s rozvojem automobilismu. Pro jeho zastánce je automobil symbolem modernosti, individuální mobility, zajišťující vyšší

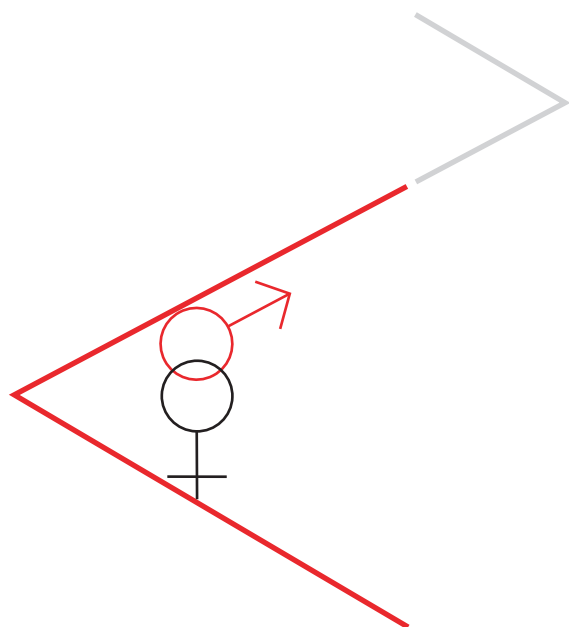
kvalitu života, dokladem rostoucího blahobytu i statusovým symbolem. Jeho vlastnictví umožňuje bydlení v klidnějších venkovských lokalitách, ale zároveň dostupnost zaměstnání a kulturního vyžití v městských centrech, stejně jako jeho využití k nákupům, usnadňuje podnikání a rozšiřuje možnosti využití volného času. K zjevným nevýhodám osobní i kamionové automobilové dopravy naproti tomu patří rostoucí zatížení životního prostředí hlukem a nebezpečnými exhalacemi do ovzduší, množící se počet úmrtí při dopravních nehodách, časté dopravní zácpy či problémy s parkováním. Za situace,

kdy se automobilismus přeměnil v kult a automobil z dopravního prostředku v předmět uctívání, však podobné výtky často vyznívají naplano.

Automobil proto v současné době představuje významný multidimenzionální kulturní prvek, spjatý prostřednictvím strukturálních vztahů s různými oblastmi sociokulturního systému moderní průmyslové a postindustriální společnosti. Pohlíželi 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 od svého vzniku trvale poznamenává také proměny mužské a ženské identity, genderu a vztah mezi oběma pohlavími včetně vztahů sexuálních a erotických. Tyto projevy a problémy se staly výzvou pro celostní antropologický, psychologický, sociologický nebo technologický výzkum.

ZAMĚŘENÍ VÝZKUMU A ZVEŘEJŇOVÁNÍ VÝSLEDKŮ

Zmíněný multidisciplinární výzkum byl v roce 2011 zahájen na Ústavu antropologie Přírodovědecké fakulty Masarykovy univerzity v Brně ve spolupráci s badateli z dalších akademických institucí (Fakulta strojního inženýrství Vysokého učení technického v Brně, Fakulta technologická Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, Katedra didaktických technologií Pedagogické fakulty Masarykovy univerzity, Katedra kineziologie Fakulty sportovních studií Masarykovy univerzity, Katedra teorie kultury [kulturologie] Filozofické fakulty Univerzity Karlovy v Praze, Orientální ústav Akademie věd České republiky ad.). Součástí tohoto počínu je kromě antropologického, psycho-



Stáňa B. Bártová, Grafické logo projektu Člověk-Auto, 2011.

logického, sociologického nebo technologického zkoumání fenoménu automobilu v běžném životě v různých sociálních a kulturních souvislostech také jeho reflexe v dílech automobilových designérů, malířů, grafiků, sochařů, fotografů a spisovatelů (oslovení tvůrci vytvářejí od roku 2011 nová, originální díla).

Díličí výsledky multidisciplinárního výzkumu, výtvarné artefakty, básně, eseje a povídky budou zveřejňovány v odborných a populárně-vědeckých časopisech a dalších sdělovacích prostředcích i v rámci výstav. Souhrnně budou publikovány v jednotlivých svazcích nově založené „Edice Člověk-Auto / Auto-Člověk“ v Akademickém nakladatelství CERM v Brně; z připravovaných svazků (pracovní názvy): Jaroslav Malina – Jan Filipický – Jaroslav Pernica, *Auto-Erotika aneb Kámasútra automobilového věku*; Jaroslav Malina a kolektiv, *O vztahu člověka a automobilu*; Ladislav Samohýl – Jan Tulis a kolektiv, *Hvězda přichází z Moravy: Mercedes-Benz*; Ladislav Samohýl – Jan Tulis a kolektiv, *Auto-Veteráni: Samohýl-Zlín*.

Současně bude vytvářena encyklopedie ČLOVĚK-AUTO-ENCYKLOPEDIIE: *První mezinárodní interaktivní encyklopedie o vztahu člověka a automobilu (MAN-AUTO-ENCYCLOPAEDIA: First International Interactive Encyclopaedia on the Relationship between Man and Automobile)*, která – podobně jako rodící se „Anthropopaedia Brunensia“ (elektronická *Encyklopedie antropologie*) – bude bezplatně přístupná na internetu, pravidelně aktualizovaná a umožní uživatelsky pohodlné a intuitivní ovládání. V tomto ohledu se bude podobat internetovým informačním příručkám typu *Wikipedie*, s nimiž ji spojuje otevřenost a interaktivita. Tematicky se řadí mezi zavedené oborové encyklopedie, jež jsou k dispozici na internetu (například *Autopedia. The Automotive Encyclopedia*, <http://autopedia.com>, anebo český „průvodce světem automobilů“, <http://autoencyklopedie.cz>), avšak navíc přináší antropologický rozměr a umožňuje přehlednější orientaci v problematice díky abecednímu řazení slovníkových hesel. Výchozí verze připravované „auto-antropopedie“ bude v češtině, lze však počítat i s dalšími jazykovými verzemi.

K zajištění vysokého standardu odborné a umělecké prezentace edice a encyklopedie byla ustavena interdisciplinární vědecká rada: prof. PhDr. Jaroslav Malina, DrSc. (předseda), Stáňa B. Bártová, PhDr. Tomáš Čermák, PhDr. Jan Filipický, CSc., doc. Ing. Petr Hlaváček, CSc., Mgr. Tomáš Mořkovský, MUDr. Jaroslav Pernica, prof. Ing. Jaroslav Petr, DrSc., JUDr. Ing. Ladislav Samohýl, PhDr. Václav Soukup, CSc., doc. RNDr. PhDr. Mojmír Stojan, CSc., JUDr. Jan Tulis, Ing. arch. Jan Velek. Vědecká rada se při svém rozhodování opírá o odborné posudky rozsáhlého recenzního kolektivu. Autorkou grafického loga projektu je Stáňa B. Bártová, autorem sochařského loga je Zdeněk Macháček.

*

O realizaci výzkumného projektu Člověk-Auto / Auto-Člověk: Život – věda – umění se zasloužily laskavou duchovní a hmotnou podporou tyto instituce / The following institutions have provided generous spiritual and material support in the making of the research project *Man-Car / Car-Man: Life – Science – Art*:

Generální partner/ General partner:**Hlavní partneři / Main partners:**

Akademické nakladatelství CERM, Brno
Dopravní stavby, s.r.o., Brno-Líšeň
Přírodovědecká fakulta Masarykovy univerzity, Brno

Partneři / Partners:

NĚKOLIK VÝSLEDKŮ (UKÁZKY)

Edice Člověk–Auto / Auto–Člověk:

Život – věda – umění

(Akademické nakladatelství CERM, Brno)

Jaroslav Malina – Jan Filipický – Jaroslav Pernica:
Auto-Erotika aneb Kámasútra automobilového věku

Prolog*Auto-Moto / Motto: Auto*

Auto-Erotika – láska aktérů v autě.
Autoerotika – láska aktéra v autu.

Kára, bourák, automobil
celý svět si rázem dobyl –
předmět učeného bádání,
radosti, lásky, někdy strádání.
Někomu slouží pro potěchu,
druhému zase pro práci,
jak do posledního dechu
hlásal „rudý ďábel“ –
hrabě Camille Jenatzy.

Kdybys moh dávat auta darem,
záhy bys vlastnil obrovský harém.
V něm by pak volant třímala žena:
La Jamais Contente –
„Věčně nespokojená“.

Básník:

Kámasútra ..., Kámasútra ..., jsou i jiné učebnice,
levná auta pro popelky a sportáky pro dračice.
Některá pro módedámy, jiná zas pro megery,
pro ty první limuzíny, pro ty druhé spydery.

O tom není, milý hochu,
v Kámasútre ani šprochu,
když podpatky trhaj futra,
kam se hrabe Kámasútra.

Žena:

Často nás však nerozlišíš, když sedáme ti na klín,
nejlíp bude, když mi koupíš spyder Aston Martin.

Mravokárce:

Chtěla bys spyder?
Leider ...!

Aston Martin*Básník:*

Aston Martin DB5 je nejslavnější vůz světa.
Kolik nostalgie skrývá tahle stručná věta!
Sean Connery jako Bond v něm plnil zvláštní poslání,
chladný jako led a přesný ve veškerém konání.
Honil s ním a likvidoval bídáky a padouchy,
britská vláda svěřila mu tuze tajné melouchy.
Vždyť v záloze číhali naň agenti a agentky,
prvním hravě lámal vaz, ženám rozpínal patentky,
strhával z nich podprsenky, svlékal podvazkové pásy,
chrabrý mstitel, milovník a ctitel ženské krásy.

James Bond:

S Astonem jsem si byl jistý, že vždy soka porazím,
na souši, ve vodě, v povětří včas k akci dorazím.
Vše ostatní – jen rutina letitého výcviku,
kdy vytáhnu správný grif jak z kouzelného pytlíku.
Co ten vůz z dílny Q všechno dokázal ...
Střílet, dělat mlhu, rozsévat hřebíky.
Kdo se mi postavil, se zlou se potázal.
Nepřišlo to samo, též začínal jsem od píky.
Mnohdy jsem se rozhodoval, že raději přestanu,
kromě četných ran jsem ale lízával i smetanu,
když krásky mi padaly kolem krku
– někdy jsem přemýšlel o úprku,
leč padly-li k mým nohám či na kolena,
každá se mnou byla vždycky spokojena.

Agentka KGB:

Těž byla jsem protivnicí, agentkou, já hloupá,
slepě věříc dogmatům, v nichž politruk mne koupá.
Kázali mi do Martini laxativum dát,
protřepat a nemíchat, jak to má Bond rád,
a poté se zmocnit jeho tajných dat,
až 007 bude na 00 sprintovat.
Třesoucí rukou jsem raděj roztok rozlila,
abych s Jamesem v loži lásky slastně skončila.

Je marná snaha měnit něčí osud,
jen hrdinům bájí zdařilo se to dosud.
Zažili jsme oba vzlety i pády,
nelze však osudu klást za vinu,
že ženy jezdící v Aston Martinu,
na Bonda vzpomínají rády.

Mravokárce:

Bond pravil: Jen protřepat a nemíchat!
Já ho opravil: Zatřepat, zamíchat,
agenta propíchat!



Stáňa B. Bártová, R ..., 2011.

BMW

Básník:

Milování v Bavoráku,
sexy děvče ve svěráku.
Dívka však není jen
pasivní divačka,
mám dojem, že záhy
srdce mi rozmačká,
když se ke mně přitulí
v autě s modrobílou vrtulí.

Žena:

Tvé paže svírají mě jak kleště,
a přesto toužím víc, a ještě ...
Rdousíš mě jak Laokoona hadi,
a přesto mi to sotva vadí ...
Už už klesám na kolena,
jak Rollandova duše Okouzlená ...

Mravokárce:

Zchladit hlavy silou prudkého deště!
A na ty bavorácký kleště
ledovou sprchu ještě!!

Ford

Básník:

Milování ve Fordu,
sexy děvče na kordu.
Luna bledá na kord sedá,
je zatmění měsíce,
uzříš však hvězd tisíce
při přesladkém milování
na kordu či na klice,
důvěřuj Fordu – klasice.

Žena:

Když řekne „Drahá, to je Ford“
a vytáhne na mě svůj kord,
vášnivě zvolám, milý hochu,
o tom v Kámasútře není šprochu.
A teď ti moje ostré podpatky
z polstrovaných futer udělají třásně
– vlastně odpadky.

Mravokárce:

Ve Fordu kord!
Vždyť to je mord!!
Raději studujte Microsoft Word!!!

Chrysler*Básník:*

Není ženy, která se neotočí,
za mým bourákem, pastvou pro oči.
Je to Chrysler, sportovní kupé,
můj suvenýr ze slavné route –
Route 66 – šedesát šest,
co přes osm států běží.
Steinbeck ji nazval matkou cest,
při dobrodružství na čase nezáleží.
Přestože tě, Route 66, z mapy vymazali,
neskončíš na hřbitově bezejmenných,
stejně jako Elvis nikdy nezemřeš,
což už mnozí předvídali.

Žena:

„Love me tender, love me sweet ...“
v Chrysleru nechej mě s tebou snít
americký sen
never let me go
na legendární cestě touhy,
You have made my life complete,
s tebou prožít americkou Odysseu,
či aspoň její kousek pouhý,
and I love you so.

Mravokárce:

Route 66 není relax v římské lázni
a vy blázni duchaprázdni
nežijete v boží bázni.

Jeep*Básnířka:*

Pradědovi terénních vozů je už 70 let –
Cherokee, Wrangler, Commander, Patriot ...,
široká rodina dál brázdí svět.
Jeep – auto, co pomohlo vyhrávat války,
v tom slově pro mne zavoní dálky ...
Jezdil v něm Ike a jezdil v něm i Monty,
seržanti, vojíni, s prázdnými konty.

Borec:

Vozil též děvčata – brunetky, blondýnky,
tenoučké nylonky, vykasané sukýnky.
Na hlavě helmu, přes plece samopal,
dále než k Paříži jsem se s ním nedostal.
Jeep byl má láska, můj věrný kamarád.
Viděl mne s holkama, viděl však i můj pád.

Mravokárce:

Nevěrou to začíná,
byls lehkovážný dětina,
proto si tě asi našla rozpálená střepina.

Kia*Básník:*

Korejská Kia Sportage
na nikoho se neváže,
je pro všechny lidské vizáže,
každý se v ní skvěle odváže:
holky do větru i světičky
ženy zralé i mladice,
malé, velké, drobné, kypré,
tupé i po čertech chytré.
Nedá to ani moc práce,
stačí když ovládáš a praktikuješ
variace, permutace, kombinace.

Žena:

Vábí mne cesta červencem,
toužím prohnat se s milencem
ve voze Kia do Ria.
Kia Rio jezdí na Bio,
hlavně však na milostnou vášeň –
Amore mio.

Mravokárce:

Zavřu vám Asiata do garáže,
nemusí jezdit každý, kdo maže.
Jste zkažení, jak zákon káže.

Lamborghini*Básník:*

Máš-li, hochu, žluté Lamborghini,
každé děvče – v róbě nebo v mini –
Mendelssohna slyší okamžitě
a vidí se ve svatební síni.
Dej si pozor, jinak ji máš na krku i s tchýní.

Žena:

Lambo je stíhačka, chci svého miláčka.
Ve žlutém tričku s výstřihem po pupek
zajmu tě, miláčku, abys mi neutek.
Nespatřuj ve mně, miláčku, potvoru,
i svízel přítula hledá si oporu.
V Lamborghini se ženili i jiní, miláčku,
tam tě mám pevně na háčku.

Mravokárce:

Každá holka mazaná,
co svádí svýma vnadama,
je od ďábla vyslaná.



Stáňa B. Bártová, *M...*, 2011.

Lexus

Básník:

Kdo libuje si v luxusu,
ať miluje se v Lexusu,
co vnějším vzhledem oslní,
erotické sny naplní.
Jsem lepší než ti nejlepší,
to mi má dáma dosvědčí.
Na dráze z reflexního
k Vítěznému oblouku
při orgasmu nevzdává se
elegantního klobouku.

Žena:

Miluji klobouky a Sladký život,
přeji si sdílet s tebou lásky žár,
žít v přepychu jak monacký knížecí pár,
oddat se ti v Lexusu poblíž Rimini,
kde snil maestro Federico Fellini
o klobouku posazeném do týla.

Mravokárce:

Stupidní klobouky,
„divotvorné“ oblouky!
Zubatou hranatou na vás – a jedovaté pavouky!!

Mazda*Básník:*

Ó, Mazdo, roadstere MX-5 Revolution,
Challenge či Evolution,
sportovní duch tvůj mě fascinuje
a milenka mi přizvukuje.
V rudé Mazdě MX-5 Revoluci
s rudovláskou po pravici,
když motor hřímá freneticky,
vůz křivky brousí dynamicky –
to zážitek je věru orgastický!

Milování v božské MX-5 Mazdě,
moje děvče jak na hrazdě.
Kroužíme, vzpíráme,
oba v tom lítáme –
navzdory riziku,
že to as schytáme.

Dívka-rudovláška:

Troufáš si na veletoč,
nebo stačí výmyky?
Možná s tím děláme
zbytečné cavyky,
souhlasil by i reformátor Kita Ikki.

„Jezdec a kůň jedno tělo“ – *džinba ittai*,
to v sobě japonské úsloví o MX-5 tají,
jsme jezdec a kobylka, co je dokládají.
a při tom buddhistickou mantru
*„Óm, ó klenote v lotosu, húm!“
spolu odříkají.

(*Klenot symbolizuje svrchované jsoucno, jež v sobě
ukrývá lotosový Avalókitéšvara a které tvoří
počátek [óm] i konec [húm] veškerenstva.)

Mravokárce:

Copak se divíte,
když v Mazdě cvičíte,
že si kdeco zlomíte?

Mercedes*Básník:*

Milování v Meďáku,
sexy děvče na háku.
Mužským kouzlem jata
a silou medvědí
dívka se natotata
blaženě rozmedí.

Žena:

Já na háčku, ty u kormidla
– a přímo do peřeje,
celé tělo se slastně chvěje.

Řekni mi, medvídku,
kde ale brát dost háků
na lásku do Meďáku?

Mravokárce:

Střelil bych prakem,
vzal bych vás hákem
s celým Meďákem!!!

Peugeot*Básník:*

Peugeot se lvem ve znaku
jasně a bez náznaku:
Chtěl bych tě mít na znaku!!
Francouzský lev, nad toho není,
dokáže milovat do kuropění,
dokud ho galský kohout
nevymění.

Žena:

Když lvím zrakem svým
se na mě díváš,
úplně mi splýváš
s Fanfánem Tulipánem,
šermířů velikánem:
Finta – výpad – zásah,
s mou ctností je rázem AMEN.

Mravokárce:

Zvířecí běsnění!
Nic horšího není!!
Krev se mi pění!!!

Škoda*Básník:*

Když L & K převzaly Škodovy závody,
úspěch značky nebyl dílem náhody;
při mezinárodních závodech
výkon škodovek bral až dech.
Značky Rapid, Super B, Favorit
řidiči budou provždy ctít;
africké líbánky Škulínových
zájem o Škodu zažehly jak vích,
Procházka, Kubias objeli svět,
Rapid jim nezbylo než závidět,
pro manžele Elstnerovy Škoda Popular
v Mexiku a Argentině byla božský dar,
odborník žasne, laik oči poulí,
emběčko objelo zeměkouli.

Básnířka:

Básníku, v tvých suchých výkladech
postrádám vášeň, jež bere dech,
sedadla pružná jako mech,
pokojík lásky na kolech.



Stáňa B. Bártová, Y ..., 2011.

Borec:

Při milování ve Škodě
jsou sexy dívky v pohodě.
Třeba Forman, ten má sílu,
proto se mám směle k dílu,
prostoru mám k tomu dosti,
vejdou se sem i tři kosti.

Žena:

Přivřeme oči, na křídlech fantazie
prožijeme vášně v lůně Oktávie;
když spočineme v těsném objetí
ve špičkovém voze zvaném Yeti.
Yeti v souboji soupeřů suverénně vede,
tu v záři slunce i za svitu bledého měsíce,
pohodlím vyniká a také skvěle jede.
A denně, tak žádané, jich vyrobí tisíce.
Svou konkurenci nemilosrdně drtí,
miluji Yetiho, já miluji jej k smrti!

Už nebude nám vadit,
že těžko se dá sladit
Škoda a poezie.

Škoda, naše Škodička!
Mám roztoužená očička,
rozpálená láskou stůňu
s okřídleným šípem v lůnu.

Mravokárce:

Ve Škodě jak zavináče!
Moje srdce hořce pláče.
Škoda, že láska po zajechách skáče.

Šuang-chuan (Dvojitý kruh prstenu)

Básník

Jak za časů dávných Šanů
chutná láska v Šuang-chuanu.
V modelu Noble se touhou třesu,
vozítko je klonem Mercedesu,
a když nám nestačí Smart Fortwo,
uchýlíme se pod kapotu
luxusního esuvéčka,
co kopíruje Toyotu.

Žena

Originál či plagiát,
v plamenech vášně chci se hřát;
když ale na Šuang-chuan
vydáme poslední yuan,
podstatný je výsledek:
zád' z BMW, z Hondy předeek,
proč vymyšlet vymyšlené,
můžeme si dopřát bene.

Za sexem v drsném terénu
Šuang-chuan UFO teď proženu,
ať si vypadá jak dvojče Toyoty,
jen když nám skýtá lásky dobroty.

Mravokárce

Nevíš, jak chutná rachota,
navíc jsi pěkná dorota –
v kopii jezdí jen holota.

Tata Nano

Básník:

Milování v Tata Nano
vyvaruj se, sexy panno,
nezvládneš-li gymnastiku,
která napomůže styku
mezi přetěsnými futry,
jak se dozvíš z Kámasútry.

Žena:

Jsem pružná jak liána,
co chce býti hýčkána,
v Nanu těsně propletená
s partnerem jak hadí žena;
v žáru vášně se prý stane,
že vozítko náhle vzplane.*
(*Odkaz na opakované případy samovznícení
modelu Tata Nano popisované v indickém tisku.)

Hříšný tanec v Tata Nano
po tom toužím každé ráno.
Nevídáno neslycháno,
jak erotické, magické
milostné kejkle indické
v minivoze Tata Nano.

Mravokárce:

Propletenec v Tata Nano!
Libo přes den, v noci, ráno!?
Odpal do Indie, vráno!!

Toyota

Básník:

Toyota Yaris, model zářné krásy,
s Paridem v lesku nezadá si.
Kdo má Toyotu Yaris,
je na tom líp než Paris:
jablko jedno, ženských moře,
vybral si jednu, ta s ním teď oře.

Žena:

S Paridem v Toyotě?
Dík, mladíku, tvé ochotě!
Bronzové dychtící tělo
kovově svítí

a mámivě voní
jak luční červnové kvítí.

Mravokárce:

Odkdy si říkáš Paris, ty páro?
Co se s tebou stalo!?
Asi to zatracené jaro.

Volkswagen

Básník:

U Wolfsburgu, hradu,
nečekej rajskou zahradu,
kdo zde chtěl s vlky žítí,
musel s nimi pěkně výtí.

Dnes už tady není žádný Wolf,
zato tu vládne Volkswagen Golf,
– onen vlk v beránčím rouše,
co se k vládě nad auty prokouše.

Golf a jiné vozy značky Volkswagen
mají totiž v sobě zvláštní gen
– být neustále hezky schön
a náležet na vrchol top ten:
včera, dnes, zítra, zkrátka každý den!

Volkswagen je vůz pro lidi,
jimž opěšalí závidí –
nemusí závidět, stačí jen chtít,
za peníz lidový mohou ho mít.

Poprávu zlidověl Volkswagen Brouk,
po němž by se kdysi každý utlouk,
a po něm zas nový Beetle
leckocho za srdce chytl.

Brouk a Golf – Brouka klon
výrobcům aut udávají tón,
III. a VI. generace vrší 47. milion,
táhnou automobilů celý peloton
v populaci aut tvoří pyramidion.

Golf vždy tvořil extra třídu,
nikoho nenechá v klidu,
na světáka kdo chce si hrát,
s jistotou vsadí na Passat.

Pro ladné křivky kdo má oko,
ten rozhodne se pro Scirocco;
nezvládneš-li jeho temperament,
rovnou si začni psát testament.

Každý muž, Mann či man
vlastníci Volkswagen
cítí se jak superman,

získá spousty žen,
jež dají se mu v plen.

Žena:

Volkswagen vůz je lidový,
v něm každý hoch mě uloví.
Mne ale láká vyšší třída,
co k dynamice komfort přidá:
po mé cudnosti je veta,
když svádí mě v limuzíně Jetta,
jako jitřní hvězda Zora
vzplanu uvnitř VW Bora,
ve dne, v noci, po ránu
milovat se chci v Sharanu,
inteligent nebo buran
svede mě v modelu Touran,
přitažlivý jako Don Juan
staneš se ve VW Tiguan,
když chceme si dát do nosu,
pomilujme se v Eosu,
mé srdce navždy získá rek,
jenž vlastní Volkswagen Touareg.

Ach, jak ráda s tebou utonu,
v Brouku, Golfu, Passatu či Phaetonu,
až uneseš mě jak Faethón slunečním vozem
– k Héliovi či Atonu.

A když s tebou Zeus praští o zem,
na náhrobek zvěčným tvou proměnu:
„*Padl, ale při velkém odvážném činu.*“

Mravokárce:

U hromovládneho Dia
a římského básníka Ovidia:
„... *bohatství zhýralé lásce skýtává potravu vzor.*“

Epilog

Básník:

Kdyby měl Platón Porsche Carrera,
vzdala by se mu každá hetéra.
Kdyby se s nimi v autě laskal,
možná by své dílo zpackal.

Kdyby měl Porsche Mistr Jan z Husi,
moh' předvést v Kostnici jinačí kusy.
Obhájit sebe a svého Boha,
a potom v autě rychle vzít roha.
V útulné knajpě u města Všetaty
oslatvit vítězství s místními děvčaty.

Kdyby měl Porsche profesor Malina,
vžil by se snadno do role J. V. Stalina.
Ovláď by fakultu a pak část Evropy,
ohanbím posel by plochu Entropy.
Od státních úřadů, možná až po školy
věšel by na stěny falické symboly.

Žena:

V kokpitu Carrery nechceme chabé frajery!
Bertha Benz, Alice Ramsey, Eliška Junková
– to jsou naše vzory.
Usedneme za volant a vypudíme muže
– ty mátožné tvory!
Tak vyvine se autíčková story ...

Mravokárce:

Vyslyšen buď můj břeský hlas,
kéž odnese vás všechny ďas
(v čele s hravým profesorem)
mimo náš prostor, na věčný čas!

Encyklopedie

Jaroslav Malina (generální editor) – Jan Filipický
(koeditor): **ČLOVĚK-AUTO-ENCYKLOPEDIÉ:**
*První mezinárodní interaktivní encyklopedie
o vztahu člověka a automobilu*

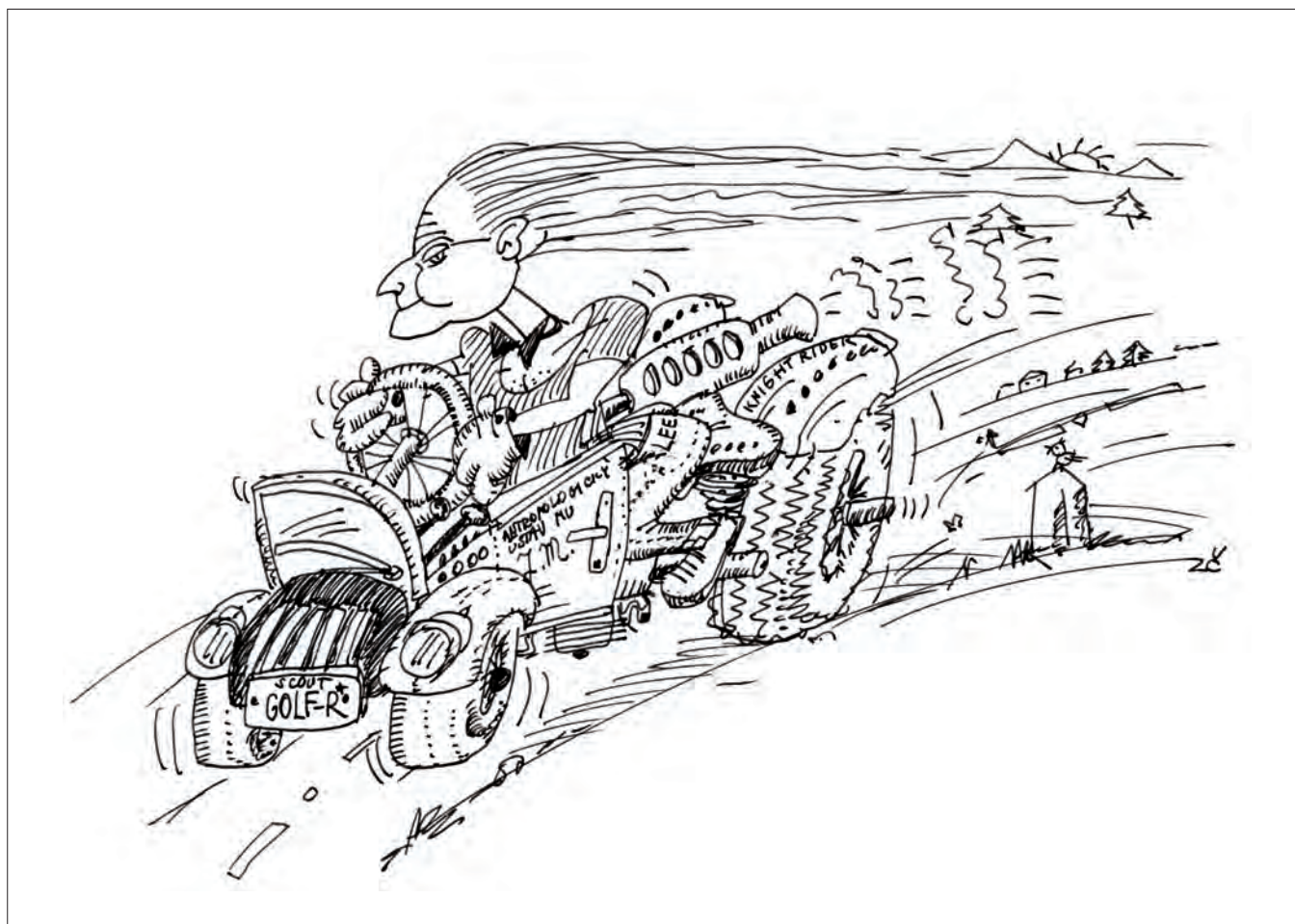
Poznámky k obsahu a uspořádání encyklopedie

V encyklopedii 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: **sport, automobilový**), které je v hesle vyznačeno čárkou a v encyklopedii je zachováno ve tvaru odkazu: **automobilový sport**, *sport, automobilový). Jména a pojmy uvnitř hesel opatřené znakem * znamenají odkaz na jejich existenci v encyklopedii (* zde jen orientačně, on-line verze bude hypertextová).

Za klíčovými hesly (**Automobil: beletrie; Automobil: člověk; Automobil: design; Automobil: erotika; Automobil: film; Automobil: fotografie; Automobil: lidská agrese; Automobil: lidské tělo; Automobil: minulost, současnost, budoucnost; Automobil: muž a žena; Automobil: reklama; Automobil: spiritualita; Automobil: technika; Automobil: výtvarné umění; Automobil: zvířata** apod.) je uveden seznam tematické odborné literatury. Základní přehledová literatura k obecné problematice „člověk a automobil“ je uvedena v samostatném hesle **Auto-Bibliografie**.

Součástí encyklopedie jsou také literární texty (eseje, fejetony, povídky apod.) a výtvarné artefakty (obrazy, sochy, plastiky, fotografie), které pro tuto encyklopedii, respektive pro projekt „Člověk-Auto / Auto-Člověk: Život – věda – umění“ vytvářejí malíři, grafici, sochaři, fotografové, spisovatelé a publicisté; vzniklá díla jsou uvedena pod hesly **Auto-Beletrie**, respektive **Auto-Artefakty**.

Autorství se jmenovitě uvádí u každého hesla. Autory veršů inspirovaných jednotlivými značkami automobilů jsou Jaroslav Malina, Jan Filipický a Jaroslav Pernica. Autorské medailony všech autorů jsou uvedeny v hesle **Auto-Autoři**.



Zdeněk Čížek, *Knight Rider*, 2011, tuš, papír, 17,5x28,5 cm.

Aston Martin Lagonda Limited (Aston Martin), britská *automobilka se sídlem v Gaydonu (hrabství Warwickshire, Velká Británie). Firmu založili v roce 1913 podnikatel a automobilový závodník Lionel Walker Birch Martin (1878–1945) a inženýr Robert Bamford (1883–?). Firma se zabývala prodejem automobilů značky *Singer* a Martin se pravidelně zúčastňoval automobilových závodů v autech této značky, avšak kvůli jejich jistým nedostatkům se oba společníci rozhodli pro vlastní vývoj. Lionel Martin se zúčastňoval s upraveným Singerem závodů do vrchu u vesnice Aston Clinton, kde si budoval svou pověst. V souvislosti s nimi se zrodil i název nové značky – kombinace místního jména a závodníkovy příjmení. V březnu 1915 byl vyroben první prototyp, posměšně označovaný jako „Coal Scuttle“ (uhlák). Vývoj brzdila válka (oba společníci museli narukovat), druhé vozidlo bylo zhotoveno až v roce 1920, sériová výroba se pak uskutečnila roku 1923. Mezitím ze společnosti odešel Robert Bamford, protože o sériovou výrobu ztratil zájem. Firma se potýkala s finančními problémy. Potřebné peníze do ní vnesl nadšený závodník hrabě Louis Zborowski, a automobilce tak umožnil postavit závodní vozy na Velkou cenu Francie v roce 1922, též speciály, překonávající rekordy. Zborowski sám use-

dal do závodních automobilů, ale nikoli výhradně do značky Aston Martin. Dne 19. října 1924 se zabil na Velké ceně Itálie v Monze za volantem *Mercedesu. To mělo pro Lionela Martina fatální důsledky. Úspěšné automobily Aston Martin byly drahé (700–750 liber šterlinků), jejich prodej problematický, Martin se musel vzdát vedení firmy. Zklamán se stáhl do ústraní a nadále se věnoval další své vášni – cyklistice. Na kole ho ovšem potkalo daleko větší neštěstí: 14. října 1945 cestou po Gloucester Road v Kingstonu byl smrtelně zraněn při dopravní nehodě.

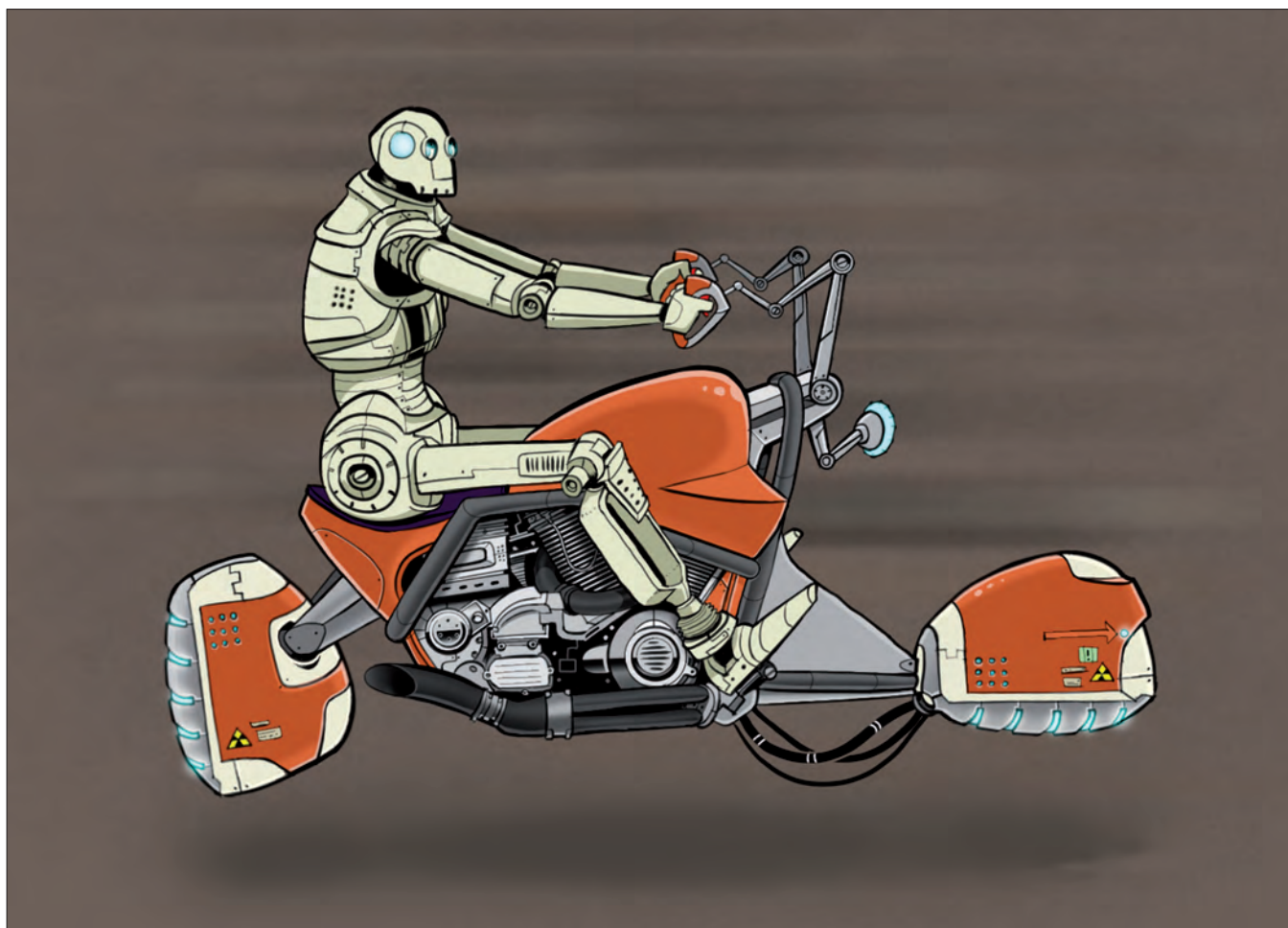
Od roku 1994 se stala majitelem továrny americká společnost *Ford Motor Company. V březnu roku 2007 byla automobilka Aston Martin prodána britskému konsorciu Prodrive. Automobily se vyznačují exkluzivitou, originalitou a pečlivým zpracováním. Z modelů prosluly zejména ty, které užíval James Bond (agent 007) ve filmech natočených podle románů britského spisovatele Iana Fleminga (1908–1964). V této souvislosti je nejslavnější *Aston Martin DB 5*. Tento model byl později vyráběn ve vylepšené *DBS* verzi. V roce 1994 byl představen nový model *DB 7 Vantage*. Poté nastoupily modely *V12 Vanquish* a *Vanquish S*, který si „zahrál“ v bondovce *Dnes neumírej*. *Vanquish S* má oproti *Vanquishi* (...)



Martin Frouz, *Auto, cesta a duny* (2008, digitální snímek, expedice Gilf 2008, přístroj Canon D1s Mark III základní formát souboru RAW – 21,1MPx 16 bit). Auto křižující kamenitou pláň v oblasti Velkého písečného moře (Egypt); v pozadí se vlní mohutné duny, které zde mohou dosahovat až stometrové výšky. Bez výkonných terénních aut a zkušených řidičů by práce v poušti byla téměř nemožná.

automobil ([zkráceně: *auto*; zastarale: *kolojezd* nebo *samohyb*]; z řečtiny: *αὐτός* [česká transkripce: *autos*], „sám, sám od sebe, samostatně, spontánně“ a latiny: *mobilis* [adjektivum ze slovesa *movere*, „hýbat, pohybovat, hnout, uvádět v pohyb, v činnost, pohánět“], „pohyblivý, nestálý, měnivý, vratký, vrtkavý“, doslova „samohyb“, tj. sama od sebe se pohybující entita, anglicky: *automobile*, „automobil“, *car*, „auto, vůz“, *autocar*, *motor car*, „auto(mobil)“, arabsky: *sajjára* [od slovesa *sára*, „pohybovat se, jet“; ve středověkých pramenech „planeta“], čínsky: 汽车 [zjednodušené znaky], 汽車 [nezjednodušené znaky], [česká transkripce: *čchi-čche*; *čchi*, „éter, vzduch, plyn, výpar; pára“, *čche*, „vůz“, čínská transkripce: *qiche*], dánsky: *automobil*, „automobil“, *bil*, „vůz“, francouzsky: *automobile*, „automobil“, *bagnole* [lidově], „auto, vůz, kára“, *char*, „auto; obrněný vůz, tank“, *voiture*, „vůz; kočár“, hindsky: *mótarkár*, *mótarváhan* [*váhan*, „vůz, vozidlo“], *havágári* [*havá*, „vzduch, vítr, povětří“, *gári*, „vůz“], chorvatsky: *samovoz*, indonésy: *mobil*, *motor*, italsky: *automobile*, *autovettura* (složenina z dvou kmenů: *auto* [z řeckého *autos*] a *vettura* [z latinského substantiva *vectura*, „vožení, dovoz, doprava; dovozní, dopravní“, jež vzniklo z latinského *vectus*, přičestí minulého od slovesa *vehere*, „vézt, vozit, do-

vážet, odvážet, převážet“], v doslovném překladu „dopravní prostředek, který sám od sebe převáží“ či „veřejný dopravní prostředek“; v italštině se *autovettura* užívá spíše v oficiálním jazyce [zákony, vyhlášky], zatímco běžně se užívá *automobile*), japonsky: 自動車 [česká transkripce: *džidóša*, „samohybný vůz“] nebo 車 [česká transkripce: *kuruma*, „vůz“], korejsky: 자동차 [česká transkripce: *čadongčcha*], složeno ze znaku ča 自, „sám, samo“, *dong* 動, „pohyb, hýbat se“ a čcha 車, „vůz“, latinsky: *autocinetum*, *autoraeda*, německy: *das Auto*, *das Automobil*, novořecky: αυτοκίνητο [česká transkripce: *autokiněto*], polsky: *samochód*, rusky: *автомобиль* [česká transkripce: *avtomobil*], sinhalsky: *mótarathaja* [*rathaja*, „kočár, vůz“], španělsky: *automóvil* se primárně používá k označení vozidla (*vehículo*), které je uváděno do pohybu vlastním motorem a slouží k pozemní přepravě osob nebo zboží, aniž by došlo k použití koleje, obecně se používá též termín *auto* („auto, vůz“), *coche* (nejčastěji ve Španělsku, „vůz i vagon, auto, kočár“), *carro* („vůz, vozík, auto, povoz, vozidlo“, především v zemích Latinské Ameriky), *máquina* („stroj“, především na Kubě), tamilsky: *móttárkár*, *tánijangi / tánundu* [*tán*, „sám“, *ijangi / undu*, „pohyb, chod“], telugsky: *káru*, turecky: *otomobil*, *araba*, „vůz, kára“, vietnamsky: *o to*



Norbert Jakubík, *Hoverbot*, 2011, obraz vytvořený v rámci kurzu digitální kresby Digitouch 2011.

[z francouzštiny], *xe hoi* [*xe*, „vůz“, *hoi*, „pára, výpary, plyn, zápach“]), dvoustopé motorové vozidlo s vlastním zdrojem energie – zatím stále ještě řízené člověkem, i když u některých technologicky vyspělých značek už dnes plní jen roli v systému uživatelského rozhraní „člověk-stroj“ (HMI, *Human-Machine Interaction*) k ovládání základních funkcí vozu a multimediálních aplikací. Slovo pro automobil se stalo také součástí slovní zásoby melanéské pidgin angličtiny (*tok pisin*): *kar*, případně *ka*. Vyskytuje se v mnoha slovních spojeních jako například *kar i bagarap* („auto je rozbité“), *planim kar* („uvíznuté auto“) či *nupela kar* („nové auto“). Ve stejné sémantické oblasti existují výrazy jako *rum draiva* („kabina automobilu“), *em i save draivim PMV* („umí řídit autobus“) a další. Melanéské a austronéské jazyky nedisponují žádným odpovídajícím slovem nebo slovním spojením pro automobil. Mluvíci v nativních jazycích Papuy-Nové Guineje využívají pro vyjádření idejí v této sémantické oblasti potenciálu *tok pisin* nebo obecně anglicismů.

Z antropologického hlediska může být zajímavé srovnání etymologie výrazů pro automobil v různých jazykových a kulturních oblastech. V převážné většině případů název odkazuje na skutečnost, že jde o dopravní prostředek, který se

pohybuje sám, bez vnějšího pohonu. Zpravidla jde o přejaté slovo anebo kalk, často název odkazuje na motorový pohon. Objevují se však i zajímavé výjimky. Pozoruhodný je například výraz *havágári*, jedno ze synonym pro automobil, objevující se v hindštině a některých dalších severoindických jazycích. V doslovném překladu znamená „vzdušný vůz“ či „větrný vůz“ a podle některých etnografických pramenů tak venkované v koloniálním období nazvali dosud nevídaný dopravní prostředek, který přirovnali k božskému létajícímu kočáru z hinduistické mytologie. Čínské pojmenování zase obsahuje mnohavýznamový znak čchi, který mimo jiné znamená „páru“, což by mohlo svádět k domněnce, že výraz původně vznikl jako označení „parovozu“. Shodou okolností se v Číně myšlenka sestrojít vozidlo na parní pohon skutečně zrodila, a to již v 70. letech 17. století. Vlámský jezuitský misionář Ferdinand Verbiest (1623–1688), jenž se proslavil jako astronom a matematik, někdy mezi lety 1672–1676 pro čchingského císaře Kchang-siho (1654–1722) sestrojil mechanickou hračku, 65 cm dlouhý vozík poháněný parní turbinou. Jeho popis se zachoval ve Verbiestově stěžejním díle *Astronomia Europaea* (1679/1680, tiskem Dillingen 1687). Model z lehkého dřeva byl opatřen kovovou miskou, ob-



Zdeněk Macháček: *Sochařské logo projektu Člověk–Auto aneb Erotický volant*, 2011, polychromované dřevo (hybrid amerického topolu), výška 78 cm, průměr volantu 49 cm. Foto: Stáňa B. Bártová.

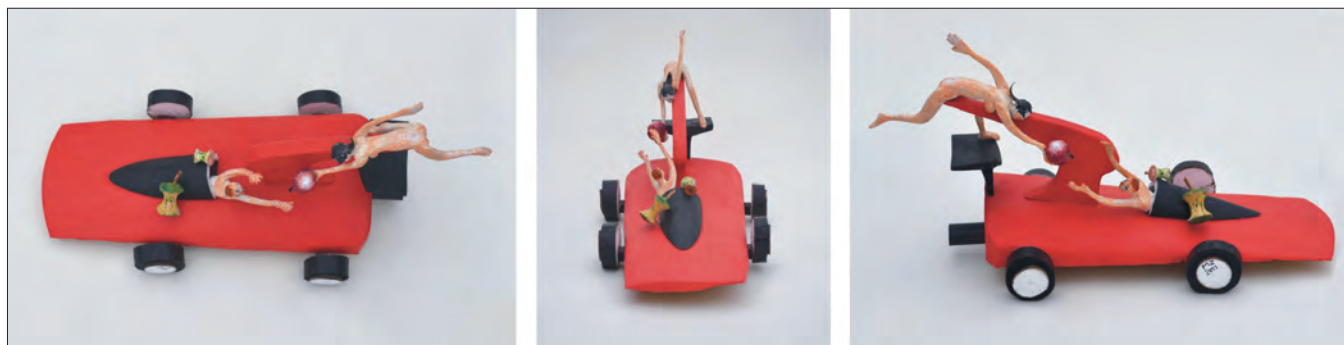
sahující žhavé uhlíky, jež uváděly do varu vodu v uzavřené nádobě kulovitého tvaru (*aeolipila*) a vznikající pára unikala ven úzkou tryskou. Její tlak roztáčel lopatky turbíny, propojené soustavou převodů s přední osou vozíku, který tak dokázal vyvinout značnou rychlost. Do středu zadní nápravy vynálezce připevnil řídicí kolo na výkyvné tyči, kterou bylo možno nastavit v libovolném úhlu, a s jeho pomocí zajistit pohyb vozíku po kruhové dráze. Model se v císařských sbírkách nedochoval, ale podle dochovaných mladších vyobrazení se několikrát podařilo vytvořit jeho funkční repliku. Verbiestův vynález – patrně hlavně v důsledku izolace Pekingů během protičchingského povstání tří vazalů (San-fan-č'-luan, 1674–1681) – upadl v zapomnění a vývoj paromobily v Evropě neovlivnil; předešel však Denise Papina (1647–1712) nejméně o desetiletí. Ke vzniku čínského názvu pro automobil spíše než parní pohon přispěly plynné výpary, jež vůz šíří do ovzduší. Tak také bývá nejčastěji interpretováno sinovietnamské spojení *xe hoi* tvořící doslovný překlad čínské předlohy. (...)

Předchůdci automobilu: vozy bez vlastního pohonu (5. tisíciletí př. n. l. – 1771 n. l.) (...)

Automobili Lamborghini S.p.A. (Lamborghini), italská *automobilka se sídlem v Sant'Agata Bolognese, vyrábějící v Boloni supersportovní *automobily; v současnosti dceřiná společnost automobilky *Audi AG. Společnost založil v roce 1962 italský průmyslník Ferruccio Lamborghini (1916–1993), který vlastnil úspěšnou továrnu na traktory, ale po neshodě s Enzem Ferrarim (1898–1988) kvůli kvalitě spojky jeho *Ferrari 250 GT* se rozhodl vyrobit vlastní automobil lepších kvalit. Pro konstrukci prvního výkonného dvanáctiválce angažoval znamenitého konstruktéra Giotta Bizzarriniho (narozen 1926), který předtím pracoval na motorech V12 u firmy *Ferrari (vzniklý motor měl na tehdejší dobu obrovský výkon 350 koní) a design vozu svěřil firmě Scaglione-Touring (volba proslulých designérů a návrhářských firem se pak stala dodržovanou tradicí – Bertone, Luc Donckerwolke, Marcello Gandini, ItalDesign, Mario Marazzi, Franco Scaglione, Touring of Milan nebo Zagato). Prototyp označený *350GTV* vznikl v roce 1963. Hned v prvním roce výroby sériového *Lamborghini 350GT* se prodalo 130 kusů. Dalším vyráběným a úspěšně prodávaným typem byl vůz *Lamborghini 400GT*. (...)

Bayerische Motoren Werke AG (zkratka: BMW, z němčiny: *Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft*, „Bavorské motorové závody, akciová společnost“), německý výrobce luxusních a sportovních automobilů, motocyklů a motorů s hlavním sídlem v Mnichově. BMW je mateřskou společností firem *Mini a *Rolls-Royce a v nedávné minulosti i bývalé skupiny *Rover. Modro-bílý vzor znaku firmy je stylizací bavorské vlajky a také odráží původ BMW – rotující bílá vrtule na modré obloze jako symbol výrobce leteckých motorů. BMW vlastní tým *Formule 1 BMW Sauber.

V roce 1916 se spojily dvě německé firmy (Rapp Motorenwerke a Gustav Otto Flugzeugwerke), z nichž vznikla společnost Bayerische Flugzeugwerke (...). Patrně nejznámějším předválečným vozem značky se stal model 328: lehký elegantní *roadster, poháněný šestiválcem se třemi karburátory a výkonem 57 kW (77 koní), se vyráběl od roku 1936 do roku 1940. Vůz dosahoval maximální rychlosti 150 km/h a stal se tak nejrychlejším sériově vyráběným vozem své doby. Typ 328 byl moderní: zmizely stupačky a přední světlomety byly zapuštěny do karoserie, což bylo u tehdejších vozů výjimečné. Stal se velice oblíbeným hlavně ve Velké Británii, kde inspiroval vznik britských roadsterů. Byla vyvinuta i velmi úspěšná závodní verze: mezi nejvýznamnější výsledky patřilo vítězství v závodě Mille Miglia a ve čtyřiatdvacetihodinovém závodě v Le Mans. Posledními předválečnými modely byly 321 a 335. (...) V 70. letech došlo k velkému rozmachu: v Dingolfingu byla postavena druhá továrna a celkem čtvrtá továrna vznikla v Landshutu. V roce 1972 se objevil první sériově vyráběný vůz s turbomotorem (*BMW 2002 Turbo*), který se ale nedočkal úspěchu kvůli ropné krizi (vůz měl totiž spotřebu 22 l/100 km). V roce 1973 začala výroba první generace řady 5, která nahradila modely 1500 až 2000. Roku 1976 byla uvedena velmi úspěšná „trojková“ řada, nahrazující modely typu 1502 až 2002. Dále byly představeny vozy řady 6 a 7. V osmdesátých letech se představila nová generace „trojkové“ řady (1982) s nejvýkonnějším modelem označeným *M3*. Od roku



Zdeněk Macháček, *Evy a Adam v postmoderní době*, 2011, polychromované dřevo, postavy (kaštan), vlasy (borovice), jablko a ohryzky (jablň), karoserie (lípa), kola (smrk, habr), výfuk (borovice), délka 52 cm, výška 26 cm, šířka 24 cm. Dílo je pozoruhodné, kromě jiného, také tím, jaký originální materiál Mistr kreativně zvolil pro ztvárnění jablka a ohryzků. Domníváme se, že je to skvělá výzva všem dnešním mladým umělcům postmoderní doby, jejichž invence je prosta ducha a v jejichž artefaktech bývá zpravidla „všechno jinak“. Foto: Stáňa B. Bártová.



Zdeněk Macháček, *Zahýbání s Mazdou MX-5*, 2011, polychromované dřevo, postava (kaštan), vlasy (borovice), karoserie (lípa), kola (smrk, habr), výfuk (borovice), délka 37,5 cm, výška (s postavou) 18 cm, šířka 19 cm. Inspirace: koncept *Audi A3* a roadster-coupé *Mazda MX-5*. Foto: Stáňa B. Bártová.

1981 se prodávala řada 5 se vznětovým motorem (2,4 l). Její třetí generace nastoupila v roce 1988. Jako první evropská automobilka vnesla společnost BMW požadavek na používání bezolovnatého benzínu a sama představila jedny z prvních evropských vozů s katalyzátory. V roce 1994 odkoupila společnost *Rover Group, kam spadaly vozy *Rover*, *MG* (tyto dvě značky jsou již zaniklé) a *Land Rover*. Součástí koncernu BMW jsou i dceřiné společnosti jako BMW Technik GmbH, která se zabývá vývojem nových automobilů a celkovým výzkumem celé automobilové dopravy. Další z nich je BMW M GmbH, která produkuje sportovní a závodní vozy a okruhové speciály. Vlastní výzkum koncernu umožňuje, aby své výrobky udržoval na nejmodernější úrovni a plnil své heslo: *Freude am fahren* („Radost z jízdy“; anglicky: „Sheer driving pleasure“).

BMW, *Bayerische Motoren Werke AG.

Ford Motor Company (často nazývaná zkráceně Ford, někdy také FoMoCo, Ford Motor nebo FMC), americká nadnárodní společnost vyrábějící *automobily. Založil ji v roce 1903 americký vynálezce a průkopník *automobilismu Henry *Ford (1863–1947) v Dearbornu na předměstí Detroitu v Michiganu (zde sídlí v současnosti vedení společnosti). Od počátku 20. století byl Ford společně s firmami *General Motors a *Chrysler členem detroitské „Velké trojky“ výrobců automobilů, které dominovaly americkému automobilovému trhu. Společnost Ford ovládla do roku 1914, zejména

díky velmi úspěšnému modelu *T*, takřka polovinu amerického automobilového trhu a měla pobočky i v Austrálii, Evropě a Kanadě. V průběhu dvacátých let Henry Ford vyplatil společníky firmy a stal se jediným vlastníkem společnosti. V té době už byl prezidentem společnosti jeho syn Edsel Ford (1893–1943), ale Henry Ford si uchoval zásadní vliv na chod firmy. V roce 1926, kdy prodeje modelu *T* začaly z důvodu zaostalosti za konkurencí klesat, se Henry Ford rozhodl na půl roku uzavřít své továrny. Během té doby byl uveden do výroby nový model *A*, který se na trhu úspěšně prosadil. V roce 1925 byla v Německu založena pobočka Ford Motor Company AG, která dodávala německé armádě nákladní vozy a německému obyvatelstvu upravenou verzi modelu *T*. V roce 1929 byla na základě smlouvy o spolupráci mezi společností Ford a Sovětským svazem započata stavba automobilky v Nižném Novgorodu (*GAZ). Spolupráce pokračovala i ve 30. letech a Fordovy licence a technická pomoc se výrazně podílely na vybudování sovětského automobilového průmyslu. V roce 1943 zemřel Edsel Ford a Henry Ford se vrátil do čela společnosti, kterou v roce 1945 předal svému vnukovi Henrymu Fordovi II (1917–1987). Po druhé světové válce bylo třeba se vypořádat s přeměnou zbrojní výroby, do které byla firma zčásti zapojena, i se škodami způsobenými vybombardováním Fordových závodů v Evropě. Výroba se proto rozbíhala pozvolna, ale společnost se se svými novými modely znovu

začala prosazovat v celosvětovém měřítku. V 60. letech to byly zejména modely *Mustang*, *Cortina* a *Taurus* a sportovní vůz *Ford GT 40*, který několikrát zvítězil v závodech 24 hodin Le Mans. V 70. letech byla uvedena *Fiesta* (jen za první rok bylo prodáno více než 440 tisíc kusů). V 80. letech byly představeny další úspěšné modely *Taurus*, *Sierra*, *Scorpio* a *Escort*, kterého se za tři desetiletí výroby prodalo více než 20 milionů (nejvíce v historii značky). *Escort* byl v roce 1998 nahrazen *Fordem Focus*, který o rok později získal prestižní evropský titul Car of the Year. Jeho obliba neklesá ani v současnosti a v provedení **hatchback* patří spolu s *Volkswagenem Golf* k nejoblíbenějším vozům této třídy.

Vedle značky Ford patří společnosti Ford Motor Company značky **Lincoln* a *Troller*. Značka **Mercury*, která vznikla jako produkt divize Fordu založené v roce 1939, vzala za své v roce 2009 kvůli úsporným opatřením v době krize automobilového průmyslu. Ford v různých obdobích získal a vlastnil další automobilky, respektive značky: **Aston Martin* (1994–2007), **Jaguar* (1989–2008), **Land Rover* (2000–2008). V roce 2008 získala Jaguar, společně s britskou automobilkou Land Rover, nadnárodní automobilová společnost **Tata Motors* se sídlem v indické Mumbaí. V roce 1999 Ford koupil za 6,5 miliardy dolarů švédskou automobilku **Volvo Car Corporation*, ale v roce 2010 ji prodal čínské automobilce Geely za 2 miliardy dolarů. Ford dále vlastní podíly v řadě společností: *Mahindra Ford India Limited* (**Mahindra Group*), **Mazda Motor Corporation* aj.

V současné době společnost řídí William Clay Ford, Jr. (narozen 1957). Společnost Ford Motor Company se ze všech velkých amerických automobilek dokázala nejlépe vyrovnat s celosvětovou krizí automobilového průmyslu v letech 2009–2010 a patří ve všech **segmentech* k nejvýznamnějším světovým výrobcům automobilů.

Hyundai-Kia Automotive Group (Hyundai), korejský výrobce **automobilů*, součást mezinárodního podnikatelského konglomerátu Hyundai se sídlem v jihokorejském Soulu, který působí v mnoha zemích světa v nejrůznějších odvětvích, od strojírenské a chemické výroby přes stavbu lodí (jeden z největších výrobců lodí na světě), automobilový průmysl, elektroniku a informační technologie až po konzultační a logistické služby. Základy koncernu Hyundai vytvořil korejský podnikatel Čong Ču-jong (1915–2001), když v roce 1947 založil opravárenský podnik pro nákladní a osobní vozy. V roce 1967 vznikla divize Hyundai Motor Company, vyrábějící automobily. V roce 1999 zakoupila společnost Hyundai jihokorejského výrobce automobilů **Kia Motors Corporation*.

Kvalita automobilů se neustále zvyšuje. Hyundai udělal spolu s Kia za deset let značný pokrok, větší než kterákoli **automobilka*. V roce 2006 byla otevřena továrna Hyundai Motor Manufacturing Czech v Nošovicích, která přispívá k tomu, že v roce 2009 se společnost Hyundai se 4 645 776 vyrobenými vozy stala pátým největším automobilovým výrobcem na světě. Na trhu se úspěšně prosazuje zejména svými **hatchbacky* (*i10*, *i20*, *i30* aj.), **sedany* (*Elantra*, *Lantra*, *Sonata* aj.), **off-roady* a **SUV* (*Santa Fe*, *Tucson* aj.).

Lamborghini, **Automobili Lamborghini S.p.A.*

Lexus, výrobní divize a značka luxusních **automobilů* společnosti **Toyota Motor Corporation*; byla založena v roce 1989, o její start a úspěšnou expanzi se zasloužil tehdejší šéf společnosti Toyota Eidži Tojoda (narozen 1913). V roce 1989 byl Lexus uveden ve Spojených státech amerických, o rok později v Evropě. Pod tímto názvem distribuuje Toyota prémiové vozy do celého světa. Slovo Lexus navozuje představu luxusu. V Evropě se aktuálně (2011) prodává pět modelových řad (*CT*, *IS*, *GS*, *RX*, *LS*), od kompaktní třídy až po třídu nejvyšší. Od roku 2006 se i v domovském Japonsku prodávají Toyoty nejvyšší třídy pod značkou Lexus. Automobily Lexus se vyrábějí v malém japonském městě Tahara, hybridní modely v podniku Toyota Motor Kyushu v Kokuře, části města Kitakjúšú. Pouze terénní vozy *RX* pro americký trh se vyrábějí v kanadské Cambridgi. (...)

Lexus je společně s mateřskou Toyotou průkopníkem v oblasti úsporné technologie hybridních pohonů automobilů – Hybrid Synergy Drive (HSD), respektive Lexus Hybrid Drive (LHD). Lexus byl první výrobce prémiových vozů s hybridním pohonem. Tento trend byl zahájen hybridním modelem *RX 400h* v roce 2005. O rok později byl hybridní systém Lexus Hybrid Drive uplatněn ve voze *GS 450h*, v roce 2007 následoval model *LS 600h*. Lexus Hybrid Drive je plně hybridní systém, který kombinuje spalovací motor s elektromotorem, ale umožňuje i pohon jen jedním z těchto motorů. To ho odlišuje od takzvaných „mild“ hybridů, u nichž má elektromotor pouze podpůrnou funkci. Od roku 2009 je navíc model *Lexus HS 250h* s touto koncepcí zastoupen jedině ve Spojených státech amerických. V současné době užívá Lexus technologii LHD u těchto svých svých modelů: **crossover Lexus RX 450h*, **hatchback Lexus CT 200h*, manažerský **sedan Lexus GS 450h*, luxusní **limuzína Lexus LS 600h* a *Lexus LS 600hL*. Podle představitelů Lexusu zůstává základem značky technologická a designová vyspělost, vstřícná k potřebám uživatele. Britský automobilový designér Simon Humphries (narozen 1967), který zodpovídá za globální design Lexusu (a Toyoty), tento přístup charakterizoval slovy: „Základem naší filozofie designu jsou dvě vyvážené koncepce, které se vzájemně prolínají – „leading edge“ a „finesse“. Pro naše vozy znamená výraz leading edge aplikaci nejpokrokovějších technologií s cílem dosáhnout maximálního prožitku z jízdy. Ovšem technologie by sama o sobě byla ničím bez vynikající kvality a je nutno ji přizpůsobit požadavkům uživatelů – proto je nezbytným doplňkem špičkové kvality. Naši konstruktéři usilují o to, aby obě koncepce vzájemně propojili bez ztráty jejich osobitosti.“ Automobilka díky trvalému rozvíjení a uplatňování těchto inovací proslula též v oblasti šetrnosti k životnímu prostředí a díky svým prvkům aktivní bezpečnosti udává směr, kterým se ubírá vývoj moderních automobilů. V roce 2007 byl Lexus vyhlášen společně s automobilkou **Porsche* za nejspolehlivější značku světa.

Aktuální modelová řada značky Lexus: *IS* (sedan), *IS 250C* (**kabriolet*), *IS F* (sportovní sedan), *ES* (sedan), *GS* (manažerský sedan), *LS* (luxusní limuzína), *SC* (luxusní **kupé*), *RX* (crossover), *GX* (**SUV*), *LX* (**offroad*), *CT 200h* (hatchback), *LFA* (supersport).



Hana Novotná, „Škoda?“, 2011, mýdlo, vůně, 65x25x14 cm.

Marcus, Siegfried (18. 9. 1831, Malchin, Německo – 1. 7. 1898, Vídeň, Rakousko), německý vynálezce a průkopník *automobilismu. Marcus je autorem prvního funkčního osobního automobilu (se čtyřtákním benzinovým motorem) v českých zemích i v rámci tehdejší rakousko-uherské monarchie. Jeho vůz byl vyroben v letech 1888–1889 v Adamovských strojárnách v Adamově u Blanska. Marcus údajně svůj první automobil postavil již v roce 1870, ještě před Karlem *Benzem (1844–1929) a Gottfriedem *Daimlerem (1834–1900). Jeho vozidlu, které bylo jako první na světě poháněno benzinovým motorem, ovšem ještě chyběly některé standardní technické prvky – brzdy, spojka, řízení apod.; navíc se nedochovalo, takže nelze ověřit jeho skutečnou konstrukční konfiguraci. Marcusův „adamovský automobil“ měl však již dořešené ústrojí pohonu, šnekový systém řízení, kartáčkový karburátor a magnetoelektrické zapalování benzinové směsi (některé technické prvky byly Marcusovým patentem). Od sériové výroby však firma upustila a nadále se věnovala zejména výrobě kvalitních motorů; prvním sériově vyráběným automobilem v Čechách i na území Rakouska-Uherska se tak stal v roce 1897 vůz *NW Präsident (President)*, který vznikl ve firmě *Tatra v Kopřivnici.

Marcusův „adamovský automobil“ byl často vystavován (například i na slavné Světové výstavě v Paříži v roce 1900 nebo roku 1960 na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně) a nakonec se stal exponátem Technického muzea ve Vídni (Technisches Museum Wien). V roce 1950 byl znovu zpro-

vozněn a byly v něm podnikány ukázkové jízdy Vídní. Vzhledem k tomu, že rakouský Spolkový památkový úřad z důvodu ochrany unikátní památky posléze tyto jízdy zakázal, byla v letech 2005–2006 postavena replika tohoto vozu podle původních plánů z Adamova, přičemž značná část dílů byla vyrobena v Adamovských strojárnách, a. s., tedy ve firmě kde vznikl originál.

Mazda Motor Corporation (Mazda), japonská *automobilka sídlící v Hirošimě. Dnešní společnost Mazda Motor Corporation založil v roce 1920 Džúdziró *Macuda (1875–1952) jako *Tōyō Cork Kōgyō K. K.* (japonsky: 東洋コルク工業株式会社, česká transkripce: *Tójó Koruku Kógjō kabušiki gaiša*, anglická transkripce: *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 Džúdziró Macuda. Odvodil jej nikoli ze svého příjmení (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.

V současné době společnost vyrábí takřka všechny *segmenty (A–F) osobních automobilů i sportovní vozy, které prodává po celém světě (například v roce 2007 Mazda vyrobila více než 1,3 milionu vozidel, téměř 1 milion vznikl v japonských závodech, zbytek mimo Japonsko).

Jedním z nejproslulejších modelů je *Mazda MX-5*, *roadster vyráběný od roku 1989 dodnes (1. generace 1989–1997, 2. generace 1997–2005, 3. generace od roku 2005; od roku 2006 též v provedení *roadster-coupé). Od zahájení produkce 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 proměnam v průběhu tří generací si MX-5 udržuje základní koncepci takřka beze změn (mající plnit japonské úsloví *džinba ittai*, „jezdec a kůň v jednom; jezdec a kůň jedno tělo“): vpředu podélně umístěný čtyřválcový motor, pohon zadních kol a ideální rozložení hmotnosti (50:50) na obě nápravy; zavěšení s dvojitými trojúhelníkovými rameny je nezávislé; převodovka je manuální (pětistupňová nebo šestistupňová), případně i automatická. Vznik modelu MX-5 byl inspirován legendárními britskými sportovními automobily 60. a 70. let, jakými byly *Triumph Spitfire*, *Lotus Elan* nebo *Austin-Healey Sprite* a *MG Midget*. Ty se však v následujících desetiletích (v době krize britského automobilového průmyslu) „vytratily“, MX-5 se po nich stala symbolem volnosti a svobody, zejména pro mladé lidi. 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 překonává už jen vlastní rekordy: 500 000 vozů – 8.

února 1999, 700 000 vozů – 5. března 2004, 900 000 vozů – únor 2011. (...) V současné době je běžná produkce nabízena ve třech modelech: *Emotion* (1,8l, 93 kW, pouze roadster), *Challenge* (1,8l, 93 kW, roadster i roadster-coupé), *Revolution* (2,0l, 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. O výjimečné oblibě vypovídá i to, že Mazda MX-5 vstoupila i do hájemství poezie.

Společnost Mazda vyniká vlastním vývojem a technologickými inovacemi (zlepšování Wankelova motoru s rotačním pístem a jeho užití v některých modelech (...))

Mercedes-Benz (Mercedes), německá *automobilka se sídlem ve Stuttgartu, nejstarší světový výrobce *automobilů, dnes produkující kromě osobních a nákladních automobilů také autobusy a tahače. 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.

Na konstrukci prvních motorových vozidel pracovali v osmdesátých letech 19. století nezávisle na sobě Karl *Benz (1844–1929) v Mannheimu a Gottlieb *Daimler (1834–1900) v Cannstattu u Stuttgartu.

V roce 1886 získal konstruktér Karl Benz patent na první vozidlo se spalovacím motorem. Jeho motorizovaná tříkolka *Benz-Patent-Motorwagen* (nazývaná též *Velo*) se stala prvním sériově vyráběným vozidlem světa. (Model Benz-Patent-Motorwagen je vystaven v Německém muzeu v Mnichově.) Aby prokázala schopnosti vozidla, podnikla Benzova manželka Bertha *Benz se dvěma syny ve věku 15 a 13 let více než stokilometrovou tajnou (bez vědomí manžela) jízdu z Mannheimu do Pforzheimu, přičemž dokázala čelit řadě nepříjemností, například při jízdě do kopce, při brzdění nebo shánění benzínu – lékárna v městečku Wiesloch u Heidelbergu proslula v této souvislosti jako první benzinová pumpa na světě. Odvážný čin Benzovy manželky podpořil popularitu firmy. Bertha Benz osvědčovala vedle odvahy i obětavost (zachránila firmu finančně), technické zanícení, jakož i znalosti a praktické schopnosti. Nadace Daimler-Benz udílí mladým inženýrkám každoročně cenu Berthy Benz za mimořádný přínos v oblasti inženýrských věd. Na počest Berthy Benz se pořádají jízdy veteránů.

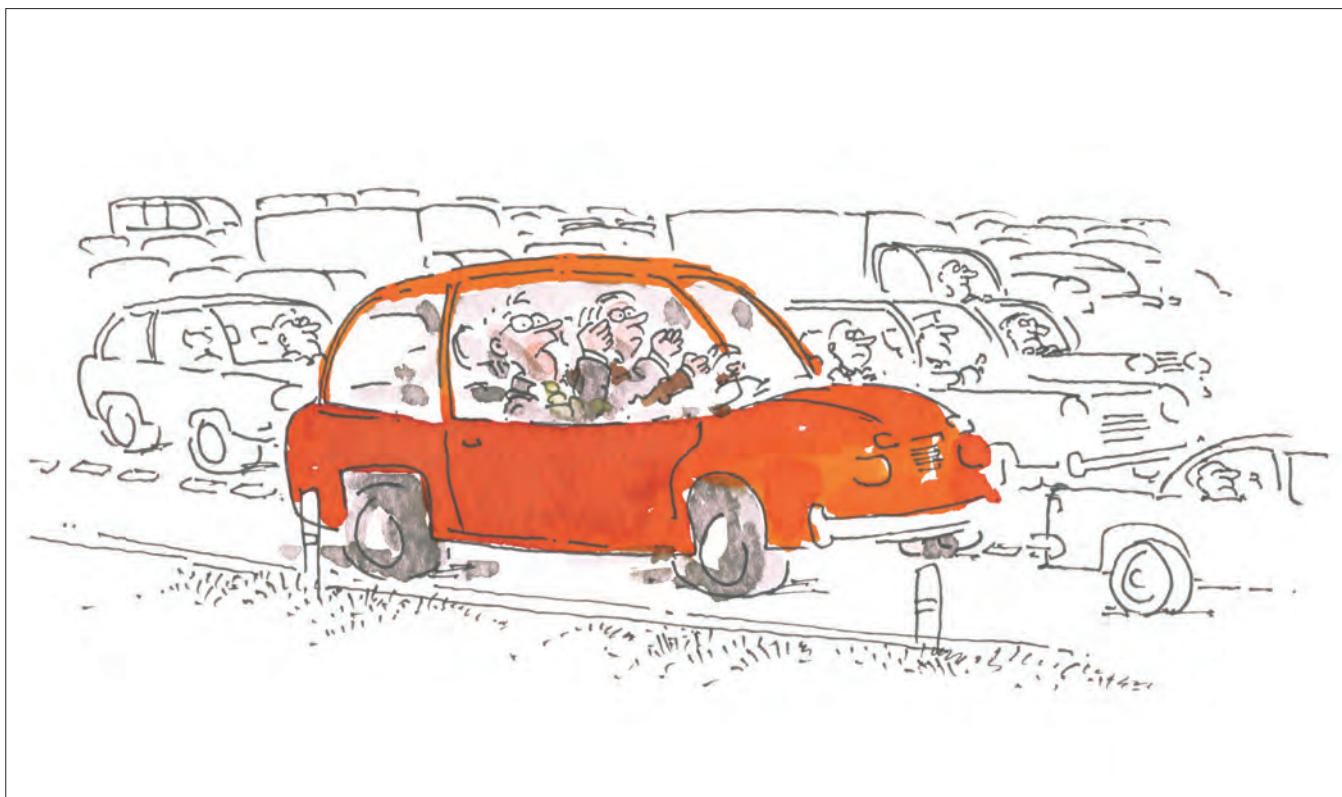
Gottlieb Daimler sestrojil a nechal v roce 1885 patentovat první motocykl (označovaný jako *Reitwagen*), následoval motorový člun, roku 1886 byl zkonstruován motorizovaný dostavník. V roce 1898 byl v Berlíně schválen provoz prvního automobilu firmy DMG (Daimler-Motoren-Gesellschaft) pod značkou *I A-I* (I – Prusko, A – Berlín, I – pořadové číslo). O čtyři roky později zahájila společnost DMG vlastní výrobu v Marienfelde (tento nejstarší podnik Mercedesu se nachází v Daimlerstraße 143 a dodnes se v něm vyrábějí motory).

Jeden z neúspěšnějších automobilů světa vděčí za svůj název *Mercedes* otcovské pýše zákazníka firmy Emila Jellineka (1853–1918), rakousko-uherského diplomata, obchodníka

a závodníka, který pro auto prosadil původem španělské mazlivé jméno své tehdy desetileté dcery. Nadšený automobilista a prozíravý obchodník Emil Jellinek získal svůj první vůz společnosti DMG v roce 1897. S výkonem 6 koní a rychlostí 24,4 km/hod nemohl být spokojen a žádal bezpodmínečně rychlejší, lehčí a bezpečnější vůz. Impulzy k dalšímu vývoji se zabýval především hlavní konstruktér firmy Wilhelm Maybach (1846–1929), který měl významný podíl na technickém zdokonalování. Jellinek nebyl technikem, ale měl cit pro nové trendy. Od konstruktérů žádal automobil „pro pozitíř“. V roce 1899 startoval v závodě Nizza – Magagnone – Nizza ve voze *Daimler-Phoenix*, který přihlásil pod pseudonymem *Mercedès*, a získal 1. cenu. Následujícího roku v závodě Tour de Nice dosahovaly vozy z dílny DMG už rychlosti 85 km v hodině a vyhrály s velkou převahou. Jellinek vzápětí objednal 36 (třetina roční produkce) vozů, které šly údajně na dračku, přestože už tehdy byly luxusní záležitostí (cena – 20 000 říšských marek versus měsíční výdělek kvalifikovaného dělníka – 200 říšských marek). Nové automobily byly technickou senzací, úspěchů přibývalo, Jellinekův návrh pojmenovat je Mercedes byl přijat a společnost DMG si nechala značku ihned patentovat (registrace 26. 3. 1902).

Popularita rostla, Daimler směl prodat jen pětinu své výroby, proto se od roku 1909 začala budovat síť prodejen v centru Berlína. Po otevření prvního paláce 1. 1. 1909 na rohu Pariser Platz a Unter den Linden následoval projekt „Mercedes-Haus“ na bulváru Unter den Linden. V přízemí neoklasicistní budovy bylo možno mezi sochami obdivovat vozy s dohotovenou *karoserií, které se prodávaly pod mottem *Sehen, kaufen, fahren* („Spatřit, koupit, jezdit“). Obchody se rozhybaly. Autosalon byl dějištěm společenských událostí, konaly se zde výstavy a koncerty. Nežřídko sem docházel císař Wilhelm II., který se časem stal fanouškem mercedesů. Když tento někdejší Mercedes-Haus byl v letech 2006/2008 spolu se sousední budovou banky restaurován, dostal komplex název Kaiserhöfe (Císařské dvory). Ještě v roce 1902 císař horoval pro „Hafermotoren“ (motory na ovesný pohon, tj. koně) a prohlašoval, že do smradlavého vehiklu nikdy nenastoupí. Nastoupil. Model *Mercedes-Benz 770 Großer Mercedes* – „Kaiser Wilhelm II“ byl vyroben pro císaře, žijícího v letech 1930–1938 v holandském exilu poblíž Utrechtu (v Huios Doorn) a do jeho smrti (4. 6. 1941) urazil 130 000 kilometrů. Císař zůstal mercedesu věrný. Na jeho pohřeb byl automobil uzpůsoben pro převoz rakve k hrobu. Za 10 000 guldenů byl pak model odkoupen pro Museum Mercedes-Benz ve Stuttgartu.

V roce 1909 přibyla k jménu Mercedes stříbrná třícípá hvězda, jeden z nejslavnějších automobilových symbolů, 1916 byl vytvořen kruh kolem hvězdy, 1921 emblém umístěn na chladič. V roce 1926, kdy spojením společností DMG a Benz vznikla firma Mercedes-Benz, přibyl k hvězdě vavřínový věnec a jména obou konstruktérů. Tři cípy hvězdy mají symbolizovat trojí využití motorů – v pozemní, letecké a lodní dopravě. Symbolická je i stříbrná barva. Závodní vozy Mercedes-Benz byly tradičně bílé, ale už roku 1932 byla jejich hmotnost omezena novými pravidly. Uvádí se, že mercedes měl na závodech roku 1934 nadváhu (1 kilogram) a zbavil se jí odstraněním laku,



Vladimír Renčín, *Zastav! Viděl jsem Moudivláčka lužního!*, 2011, kolorovaná perokresba, 7,5x19 cm.

takže zůstala hliníková karoserie. Stříbrný povrch a aerodynamický tvar závodních vozů zřejmě vedly k legendárnímu označení „stříbrné šípy“. O renomé nebylo třeba se obávat. Dne 21. 7. 1926 vyhrál závodní mercedes řízený německým pilotem Rudolfem Caracciolou (1901–1959) Velkou cenu Německa na závodní dráze Avus – Automobil-Verkehrs-und Übungs-Straße (Automobilová dopravní a zkušební dráha). Avus byla původně (v letech 1913–1921) desetikilometrová trasa Charlottenburg – Nikolassee, určená jen pro automobilovou dopravu, později závodní dráha Avus. Provoz na ní byl zahájen motocyklovým závodem v roce 1921 a ukončen slavností na rozloučenou v roce 1999. Dnes je Avus součástí dálnice A 115. Do roku 1926 provozovala společnost Benz & Co autosalon také na Unter den Linden, ale když se toho roku obě firmy spojily, hledaly novou centrálu s větším prostorem. V roce 1927 padlo rozhodnutí o adrese Salzufer, kde měl Benz už pobočku. V polovině 30. let otevřela společnost nové prostory na bulvárech Unter den Linden a Kurfürstendamm. V letech 1935–1937 byl u závodní dráhy Avus postaven Mercedeshaus, okrouhlá věž se čtyřmi ochozy ke sledování závodů. Dnes je stavba přebudována na motel a památkově chráněná.

V roce 1930 uvedl Universum Film v Berlíně hudební film *Die drei von der Tankstelle* (Tři mládenci od benzínu). (...) Po převratu roku 1989 a sjednocení Německa se Daimler-Benz angažoval nejen v automobilovém průmyslu, ale i ve výstavbě nového Berlína na Postupimském náměstí (Potsdamer Platz). (...)

Peugeot, francouzská *automobilka se sídlem v Paříži; od roku 1974 součást koncernu PSA Peugeot Citroën. Její kořeny sahají až do roku 1810, kdy rodina Peugeotů představila svůj obilný mlýn ve vesnici Vandoncourt (département Doubs) ve východní Francii na továrnu vyrábějící válcovanou ocel a ocelové výrobky pod značkou Peugeot Frères, kterou od roku 1850 symbolizuje emblém lva. Přeš výrobu jízdních kol (prvním vyrobeným dopravním prostředkem firmy Peugeot Frères bylo v roce 1882 jízdní kolo Le Grand Bi), později parou hnaných bicyklů a tricykly, se společnost dostala až k výrobě *automobilů s benzinovými motory. Toto směřování nastolil Armand Peugeot (1849–1915), který se brzy začal zajímat o automobily a po setkání Gottliebem *Daimlerem (1834–1900) a dalšími průkopníky *automobilismu byl přesvědčen o jejich životaschopnosti.

První Peugeotův automobil (parní tříkolka) byl vyroben v roce 1889 ve spolupráci s francouzským konstruktérem Léonem Serpolletem (1858–1907). Parní pohon byl objemný a před jízdou vyžadoval dlouhotrvající přípravy, takže od něj bylo brzy upuštěno ve prospěch benzinového spalovacího motoru. V roce 1890 Peugeot vyrobil první čtyřkolový automobil poháněný Daimlerovým benzinovým motorem. Další 29 automobilů přibýlo v roce 1892 a Peugeot v tomto roce jako první použil u benzinem poháněného automobilu celogumové pneumatiky (pneumatiky plněné vzduchem začaly být používány až v roce 1895). V roce 1896 se Peugeot přestal spoléhat na Daimlera a vyrobil první vlastní motory. V roce 1913 se podařilo Peugeotu řízenému francouzským



Vladimír Renčín, *Kam až bude muset cena benzínu dostoupat, aby se řidiči rozhodli dát vozidla na špalky*, 2011, kolorovaná perokresba, 9,2x19,6 cm.

automobilovým závodníkem Julesem Gouxem (1885–1965) zvítězit v závodu Indianapolis 500. Vůz byl vybaven motorem Straight-4, který navrhl Ernest Henry. Jeho návrh, jenž poprvé přinesl použití DOHC a čtyři ventily na válec, měl velký vliv na budoucí vývoj závodních motorů. V této době Peugeotovi patřila polovina veškeré produkce automobilů ve Francii. Vítězství v Indianapolis se opakovalo v letech 1916 a 1919. Během první světové války (1914–1918) se Peugeot zaměřil na zbrojní výrobu a stal se hlavním dodavatelem zbraní a vojenských dopravních prostředků od jízdních kol a tanků až po nábojnice. Po válce se opět vrátil k výrobě automobilů, které se ze solitérů pro bohatou klientelu staly dostupnými pro širší okruh lidí. (...)

Shijiazhuang Shuanghuan Automobile Co., Ltd. (čínsky: 双环汽车, česká transkripce: Šuang-chuan, „Dvojité prstenec“), čínský výrobce *automobilů, který se zaměřuje hlavně na produkci sportovně užitkových a malých městských vozů. Firma byla založena v roce 1986 a sídlí v hlavním městě provincie Chepej (Hebei) Š'ťia-čuangu (Shijiazhuang). V roce 2002 koupila státní podnik Red Star Auto Manufacturing Company spolu s rozsáhlou sítí autodílen a distribučních center.

V roce 1988 uvedla automobilka na trh svůj první model *Shuanghuan Laibao*, označovaný za plagiát *pick-upu *Toyota Hilux*, o deset let později rozšířila nabídku o pick-up a *SUV *Shuanghuan Jiaolian*, opticky připomínající „automobil pro volný čas“ *Toyota RAV4*. Obchodní průlom se společnosti podařil v roce 2002, kdy představila svůj luxusní *crossover *Shuanghuan CEO*, s nímž pronikla díky příznivé ceně na ev-

ropské trhy. Vůz je vybaven benzinovým motorem o objemu 2,4 litru (82 kW při 5 250 ot./min.), benzinovým turbomotorem 2,8 litru či turbodieselem o stejném objemu a výkonu 86 kW. Jeho design však vykazuje četné podobnosti s konkurenčními značkami – předek připomíná *Land Cruiser* od *Toyoty, zadní část *BMW X5*. Když čínský výrobce model představil v roce 2007 na autosalonu ve Frankfurtu nad Mohanem, požádala automobilka *BMW o soudní zákaz jeho prodeje s tím, že se jedná o klon jejího SUV předchozí generace X5; zatímco v Německu s žalobou uspěla, italský soud naopak dospěl k závěru, že SCEO kopii *BMW X5* nepředstavuje, a firmě Martin Motors, výhradnímu dovozci vozů Shuanghuan, prodej nezákal. Podobnou kontroverzi vyvolal též model miniautomobilu *Shuanghuan Noble* (nabízeného též pod značkou *Shuanghuan* či *Martin Motors Bubble*), (...)

Škoda, česká *automobilka, jejíž počátky spadají do roku 1895, kdy technik a konstruktér Václav *Laurin (1865–1930) a knihkupec a podnikatel Václav Klement (1868–1938) v Mladé Boleslavi založili firmu Laurin & Klement. Firma nejdříve opravovala a později vyráběla jízdní kola, od roku 1899 byla zahájena výroba motocyklů značky *Slavia* a v roce 1905 započala výroba automobilů značky *Laurin & Klement*, na jejichž konstrukci se významně podílel zejména Václav *Laurin. V roce 1925 došlo ke spojení firmy se Škodovými závody v Plzni. Značka Laurin & Klement tak zanikla a vznikla automobilka, jejímž dnešním nástupcem je *Škoda Auto a.s., součást automobilového koncernu *Volkswagen Group. Prvním vozem automobilky byl *L&K model A* s dvouválcovým

vým motorem o výkonu sedmi koní. Brzy následovaly další modely *B* a *D*; tyto vozy se vyráběly v několika provedeních. Kromě osobních automobilů vznikaly též nákladní vozy a autobusy. Firma úspěšně účinkovala i na poli *automobilového sportu. V období po první světové válce došlo k útlumu výroby, která byla plně obnovena až roku 1920. Z té doby pocházejí *limuzíny *M* a *S*, velká auta poháněná dvanáctiválci, která však neměla očekávaný obchodní úspěch, a tak v roce 1925 firma přešla pod správu Škodových závodů. Z toho vyplynulo i nové pojmenování Škoda. Došlo k velké modernizaci výrobních prostor a zaměření na masovou výrobu. V období před hospodářskou krizí vznikly modely *Škoda 450* a *Škoda 422*. Po překlenutí hospodářské krize ve třicátých letech se Škoda stala největším výrobcem automobilů na českém trhu. V tomto období vznikly slavné modely *Škoda 420 Popular*, *Škoda Rapid*, *Škoda Favorit* nebo roku 1938 model *Škoda Superb*. Po vypuknutí druhé světové války byla firma nucena přeorientovat se na válečnou výrobu pro Německo. Po válce byl bombardováním značně poničený podnik obnoven a roku 1946 byla zahájena výroba modelu *Škoda 1101* a následně *Škoda 1102*.

Po válce a znárodnění, se zavedením plánovaného hospodářství přišel roku 1952 vůz *Škoda 1200*, nahrazující *Škodu 1102*. Čtyřdveřový *sedan, který byl postupem času vylepšován, byl ve výrobě až do roku 1961; z něho bylo odvozeno i několik užitkových verzí. Roku 1954 vznikl model *Škoda 440*, který byl po modernizaci roku 1959 přejmenován na *Škodu Octavii*, a *roadster na *Škodu Felicii*. V roce 1964 byl představen model *Škoda 1000 MB*, který byl roku 1969 modernizován a dostal nově označení *Škoda 100*, v nabídce byla také jeho výkonnější verze *Škoda 110*, ale i karosářská verze *kupé. V sedmdesátých letech došlo k změně koncepce, ale zásahem z vyšších míst zůstaly modely jen ve stadiu prototypu. Dalšími novými vozy se staly *Škoda 105* a *Škoda 120* s motorem vzadu a pohonem zadních kol, které se dostaly do výroby roku 1976. V roce 1983 vzniklo nové kupé *Škoda Garde*, odvozené z modelu *Škoda 120*. Nástupce „stodvacítky“ se objevil roku 1984 a byl označen *Škoda 130*. Potřeba modernizace dospěla k modelu *Škoda 136*, který byl později označen jako *Škoda Favorit*: *hatchback s motorem umístěným vpředu, poháněný předními koly. Později se k Favoritu přidalo *kombi s označením *Škoda Forman*.

Po roce 1989 Škodovka hledala silného zahraničního partnera, kterého našla v koncernu Volkswagen Group, pod něhož spadá od roku 1991. Tato spolupráce Škodě přinesla přístup k moderním technologiím VW a nové trhy. Roku 1994 vznikl u nás jeden z nejpobulárnějších vozů – model *Škoda Felicia* (představovala sice jen přepracovaný Favorit, ale i přesto se prodávala velmi dobře). V roce 1996 se objevil model nižší střední třídy *Škoda Octavia*: vznikla ve verzích sedan a kombi a díky využití koncernových motorů a techniky nastoupil oblíbený model nejen českého, ale i zahraničního (převážně německého, ale i britského) trhu, který dosáhl vysokých prodejů. V roce 1999 přišel nástupce Škody Felicie (která již byla zastaralá): *Škoda Fabia*. Fabia na úspěchy Felicie navázala a navíc se do nabídky dostaly i karosářské verze kombi a se-

dan; vznikla i sportovní varianta *Škoda Fabia RS* (která má úspěchy v automobilovém sportu). Roku 2001 byla představena nová vlajková loď automobilky – *Škoda Suberb*, která je postavena na prodloužené platformě vozu *Volkswagen Passat*. Na trh byla uvedena i sportovní verze *Škoda Octavia RS*, poháněná koncernovým motorem. V roce 2004 nastoupila druhá generace Škody Octavie a navázala na výborné prodeje své předchůdkyně. Nedlouho po běžném provedení následovala její sportovní verze – *Škoda Octavia RS* (s pohonnými zážehovými jednotkami 2,0TFSI a nově i se vznětovým motorem 2,0TDI, ale také možností volby automatické dvouspojkové převodovky DSG). V roce 2007 byla uvedena i zcela nová verze *Škody Octavie Scout*, která se řadí do kategorie takzvaných outdoorových kombi. Scout je postaven z běžné Škody Octavie kombi, která má v této verzi vyšší podvozek, plastové lemy blatníků a nárazníku, ale také pohon 4x4 pomocí spojky Haldex. Motorové verze jsou v nabídce dvě: 2,0TSI a nejprodávanější 2,0TDI. Mezi převodovkami sekunduje klasickému šestistupňovému manuálu dvouspojkový automat DSG. Roku 2006 se objevil první víceúčelový vůz (*MPV) *Škoda Roomster*, který navíc přinesl nový designový styl. Nová Škoda Fabia byla uvedena v roce 2007 a do nabídky se dostal pětidveřový hatchback a kombi (skončila výroba nepříliš úspěšného sedanu). V roce 2008 byla představena druhá generace Superbu, který svého předchůdce překonal nejen svým již osobitým vzhledem, ale i novým technickým vybavením (například systém otevírání pátých dveří – „twindoor“). V témže roce podstoupila facelift Octavia a získala pozměněnou přední část. V roce 2009 pokračoval příchod novinek: kromě faceliftu zbylých verzí Škody Octavie RS a Scout se objevil první sportovně užitkový vůz (*SUV) – *Škoda Yeti*, který je postaven na podvozku modelu *Volkswagen Tiguan*, s nejnovějšími koncernovými motory a technikou (...)

Šuang-chuan, *Shijiazhuang Shuanghuan Automobile Co., Ltd.

Tata Motors (hinsky: *Tátá mótors*), nadnárodní automobilová společnost se sídlem v indické Mumbáji (Bombaji), součást průmyslového konglomerátu Tata Group (hinsky: *Tátá sam-úh*). U jeho zrodu stál párský podnikatel a průmyslník Džamšédží Nusírvándží Táta (1839–1904), jenž v roce 1868 založil obchodní společnost, která se stala zárodkem průmyslového impéria rodiny Tátů. V roce 1981 v jeho čele stanul Džamšédžího pravnuke Ratan Táta (narozen 1937), jenž předsedá společnosti Tata Sons, která je vlastníkem obchodní značky Tata a sdružuje největší akcionáře, a zároveň je předsedou skupiny Tata Group. Kromě Tata Motors řídí rovněž železářskou společnost Tata Steel (7. největší na světě), elektrárenskou společnost Tata Power, jednu z největších indických chemických společností Tata Chemicals, společnost Tata Tea Limited, jež je druhým největším světovým výrobcem a distributorem čaje (v České republice jí patří balírny čaje Jemča v Jemnici), společnost Tata Consultancy Services Limited, jež podniká v oblasti informačních technologií a poskytuje konzultační a outsourcingové služby, telekomunikační konglomerát Tata Teleservices a světový řetězec hotelů a letovisek Taj Hotels Resorts and Palaces. (...)

Prvním osobním vozem, který automobilka v roce 1991 uvedla na trh, byl *MUV *Tata Sierra* s turbodieselovým motorem; o rok později následovalo *kombi *Tata Estate* a v roce 1998 výrobce představil *hatchback *Tata Indica V2*, označovaný za první osobní automobil plně vyvinutý a vyrobený v Indii.

V roce 2007 Tata Motors vytvořila s koncernem *Fiat S.p.A. joint venture Fiat India Automobiles Limited. Společnost v továrně v Randžangáonu (Maharáštra) s instalovanou kapacitou 100 000 vozů ročně vyrábí malý rodinný vůz *Fiat Linea* a supermini (*segment B) *Fiat Grande Punto* a dováží *Fiat Nuova 500*. (...)

V červnu 2008 Tata Motors zakoupila od *Ford Motor Company britskou společnost *Jaguar Land Rover (spolu s právy na značky Daimler, Lanchester a *Rover), a stala se tak jedním z předních světových hráčů v automobilovém průmyslu.

Spolupráce s Fiatem postupně nabyla podoby globálního obchodního partnerství, v jehož rámci Tata Motors dala italskému partnerovi k dispozici svou distribuční síť v Indii a Fiat zajišťuje distribuci vozů Tata Nano, Jaguar a *Land Rover na zahraničních trzích.

Z novější nabídky mateřské společnosti zaujal například model nižší střední třídy *Tata Indigo*, pětiveňový hatchback *Tata Indica Vista* a jeho verze na elektrický pohon *Indica Vista EV*, *crossover *Tata Aria* (kříženec MUV, *sedanu a *SUV) či SUV *Tata Safari*.

Tata Nano, miniautomobil (*segment A) vyráběný od roku 2008 indickou automobilkou *Tata Motors jako nízkonákladový model, který se v základní verzi *Tata Nano Std* (se zaváděcí cenou kolem 2 500 USD) představil jako nejlevnější osobní vůz na světě. Přestože v důsledku rostoucích cen vstupu „auto za lák“ (= 100 000 rupií) od uvedení na trh podražilo bezmála o třetinu, pro nízkopříjmové skupiny indických obyvatel, kteří si mohli dovolit přinejlepším jednostopé vozidlo, se na trhu objevil cenově dostupný produkt. Tomu odpovídal i prvotní zájem zákazníků, který automobilka zpočátku nedokázala plynule uspokojit.

V Indii je vůz k dispozici ve třech verzích; kromě standardní mají zákazníci na výběr model *Tata Nano CX*, navíc vybavený klimatizací a posilovačem brzd, a nejdražší *Tata Nano LX*, který má ještě centrální zamykání, elektricky stahovatelná přední okénka, mlhovky a zadní spoiler. I když karoserie tvarem připomíná *hatchback, zadní dveře umožňující přístup do zavazadlového prostoru chybí – zavazadla lze ukládat pouze zevnitř, po sklopení zadních sedadel. Chybí rovněž zadní zrcátko na straně spolujezdce, airbagy, posilovač řízení (vzhledem k nízké hmotnosti vozu, 600–635 kg, prý ale není nutný), autorádio, namísto obvyklé dvojice stěračů je pouze jeden. Vůz pohání dvouválcový benzinový motor o objemu 624 cm³ s výkonem 26 kW při 3 250 otáčkách za minutu, krouticí moment činí 48 Nm při 3000 +/- 500 ot./min. Dosáhne maximální rychlosti 105 km/h, zrychlení z nuly na 60 km/h zabere 8 sekund, průměrná spotřeba paliva činí asi 4,24 l/100 km. Rozvor náprav má 2 230 mm, na délku měří 3 099 mm, na šířku 1 495 mm, na výšku 1 652 mm, světlá výška činí 180 mm; s poloměrem otáčení 4 m se zvláště osvědčuje v městském provozu. (...)

Exportní varianta *Tata Nano Europe* se poprvé objevila na mezinárodním Autosalonu Ženeva 2009; oproti základní verzi se vyznačuje řadou inovací, jako je rozšířený rozvor, nový tříválcový motor, posilovač řízení, protiblokovací brzdový systém (ABS) a další vylepšení odpovídající standardům Evropské unie. Cena by se mohla pohybovat pod 4 000 eur.

V roce 2011 společnost Tata Motors v Ženevě předvedla koncept čtyřmístného miniautomobilu *Tata Pixel*, který pohání tříválcový přeplňovaný vznětový motor s objemem 1,2 litru a průměrnou spotřebou 3,4 l/100 km. Vůz je vybaven rychlostní skříní s plynule měnitelným převodem (IVT) a díky toroidnímu trakčnímu pohonu dokáže obrátit kolem zadní nápravy s poloměrem otáčení pouhých 2,6 m, což mu zajišťuje skvělou manévrovatelnost. Karoserie zaujme párem vzhůru výklopných dveří, jež lze otevírat tabletem či „chytrým“ telefonem, který zároveň plní roli uživatelského rozhraní „člověk-stroj“ (HMI) k ovládání základních funkcí vozu a multimediálních aplikací. Se sériovou výrobou se zatím nepočítá, ale koncept prokazuje schopnost Tata Motors přicházet s řadou inovativních řešení.

Toyota Motor Corporation (Toyota; japonsky: トヨタ自動車株式会社, česká transkripce: *Tojota džidóša kabušiki gaiša*), japonský koncern, zabývající se výrobou osobních, užitkových a nákladních *automobilů, autobusů, samostatných motorů, robotů aj.; vznikl v roce 1937, sídlí v městě Tojota v prefektuře Aiči. Koncern Toyota se svými 522 dceřinými podniky zaměstnává 320 808 pracovníků (stav v roce 2010) a vyrábí ve 12 závodech v Japonsku a v dalších 51 lokalitách v 26 zemích jinde na světě. Poté co Toyota v roce 2008 vyrobila za dobu své existence 8 972 000 automobilů, převzala status největšího producenta automobilů od amerického koncernu *General Motors Company, který světu vévodil po sedmdesát let. Od roku 2010 (kdy se stala automobilka *Porsche součástí *Volkswagenu) soupeří Toyota o světový primát s koncernem Volkswagen.

Kořeny společnosti Toyota jsou spjaty s dílem japonského konstruktéra, vynálezce a podnikatele Sakičiho *Tojody (1867–1930), jenž bývá nazýván otcem japonské průmyslové revoluce a králem japonských vynálezců. Krátce před smrtí podnikl svého syna Kiičira Tojodu (1894–1952) k vybudování automobilky (...). Bylo jasné, že pokud má společnost získat v zemi postavení průmyslového giganta, bude muset rozšířit své aktivity nejen v Japonsku, ale především překročit hranice a najít nová odbytiště pro své zboží. Od roku 1967 se datuje obchodní partnerství Toyoty s japonskou automobilkou *Daihatsu Motor Co., Ltd., ve které v roce 1998 získala Toyota většinový podíl (51,2% akcií). V zahraničí si již roku 1957 mohli Američané poprvé koupit vůz *Toyota Corolla*, který se postupně stal nejprodávanějším vozidlem v historii, když se ho po celém světě prodalo více než 32 milionů. V roce 1963 se Toyota poprvé objevila i na trhu v Evropě a cesta za primátem největší automobilky světa mohla začít. Ideálním odbytištěm pro japonské automobily se stal poválečný americký trh. Všeobecná konjunktura poptávku po automobilech podporovala a na trhu bylo poměrně dost prostoru i pro ostatní značky. To se však začalo pomalu měnit v polovině 60. let, kdy americká vláda pro



Vladimír Svoboda, *Auto postavené mým desetiletým tatínkem*, 2011, kombinovaná technika na dřevěné desce, 83x62 cm. Foto: Robin Pěnička.

ochranu domácích automobilek zavedla 25 % daň na dovoz lehkých užitkových vozidel. Paradoxně to vedlo k situaci, kdy si velké japonské automobilky (*Honda, *Mitsubishi, *Nissan, Toyota) začaly zřizovat pobočky sídlící přímo na území USA, a dostaly se tak blíže k potenciálním zákazníkům. Ropná krize z roku 1973 výrazně zvýšila poptávku po menších úspornějších vozech. Američtí výrobci automobilů nebyli schopni pružně reagovat, a tak japonské automobilky v čele s Toyotou dokázaly na trhu obsadit pozice, které si drží dodnes.

Toyota získané postavení navíc posiluje vývojem a užitím úsporné technologie hybridního pohonu (spojení elektrické a jiné trakce, jako je tomu u hybridního automobilu, kde se jedná o kombinaci elektromotoru a spalovacího motoru). Tuto technologii pohonného systému zvanou Hybrid Synergy Drive (HSD) lze označit jako „plný hybrid“ – kombinuje nejen spalovací motor s elektromotorem, ale umožňuje i pohon jen jedním z těchto motorů (to ho odlišuje od takzvaných „mild“ hybridů, u nichž má elektromotor pouze podpůrnou funkci). Jde o pokročilou verzi systému původně označovaného jako Toyota Hybrid System (THS), který firma poprvé představila v první generaci svých hybridů *Toyota Prius* v roce 1997. Od roku 2003 platí označení Hybrid Synergy Drive, někdy se však též užívá „THS II“. Převodový systém v rámci HSD označuje Toyota jako E-CVT (Electronically-controlled Continuously Variable Transmission, „Elektronicky ovládaná inteligentní převodovka“). Řízení automobilu probíhá plně elektronicky, neexistuje žádné mechanické spojení mezi pohonným systémem a řízením. Systém hybridního pohonu, který Toyota stále zlepšuje, využívá v řadě svých modelů: *Toyota Prius*, *Toyota Highlander Hybrid*, *Toyota Camry Hybrid* aj. Od roku 1989, kdy pod názvem *Lexus byla založena výrobní divize luxusních automobilů, oslovuje automobilka i zámožnější a náročnější klientelu (...)

Volkswagen AG (Volkswagen, zkratka: VW), německá *automobilka sídlící ve Wolfsburgu, součást koncernu *Volkswagen Group. Vznikla v roce 1937 a měla vyrábět levný „lidový vůz“ (*Volkswagen*), který by byl dostupný téměř každému. V roce 1933 byl konstrukcí takového vozu pověřen konstruktér a vynálezce Ferdinand *Porsche (1875–1951). Porsche se obdobnou koncepcí zabýval již delší dobu, ale nejasný způsob financování celý projekt pozdržel až do roku 1937, kdy byla založena Gesellschaft zur Vorbereitung des Deutschen Volkswagens mbH („Společnost pro přípravu německého lidového vozu“), která se v roce 1938 přejmenovala na Volkswagenwerk GmbH. Charakteristický zaoblený tvar budoucího vozu, údajně inspirovaný designem vozů *Tatra* rakouského vynálezce a konstruktéra Hanse Ledwinky (1878–1967), navrhl (podle britského historika Richarda Evanse) sám Adolf Hitler. V roce 1938 bylo založeno město Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben („Město vozů KdF u Fallersleбенu“), kde byla plánována výroba lidového vozu pod značkou *KdF*. Po vypuknutí druhé světové války v roce 1939 se společnost orientovala zejména na zbrojní výrobu. Závod přebíral opravárenské práce na letadlech Junkers Ju 88 a začal vyrábět vojenské terénní a obojživelné vozy *KdF 82* a *KdF 166*. V roce 1942 byl v Německu největším výrobcem osobních automobilů.

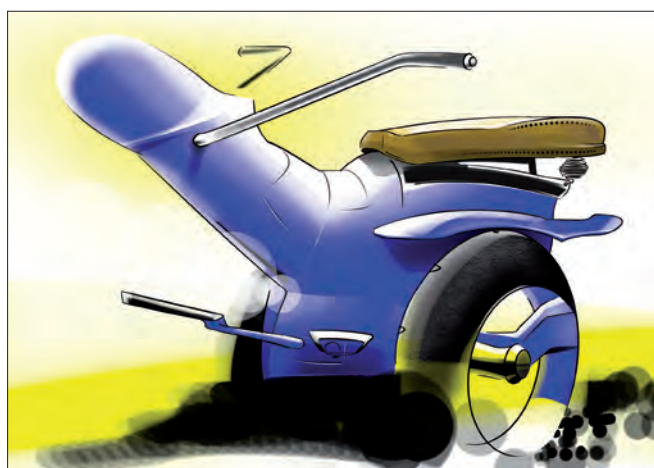
Po skončení druhé světové války a obsazení Německa spojení byla hned v roce 1945 obnovena výroba osobních automobilů podle původních projektů, avšak pod britským vedením. Město bylo přejmenováno na Wolfsburg podle tamějšího hradu (zámku) a továrna dostalo nové jméno Volkswagen. V letech 1946–1948 vyráběla tisíc automobilů měsíčně.

V roce 1950 zahájila automobilka výrobu jednoho ze svých nejproslulejších a nejoblíbenějších modelů – automobilu *Volkswagen Transporter*, který „milovali“ i stoupenci hnutí hippies. (Vůz s tímto jménem se vyrábí dodnes.) V padesátých letech 20. století započal Volkswagen expanzi do zahraničí. Zahájil výrobu v Brazílii a prodej po celém světě. V šedesátých letech pokračoval v rozvoji, ale musel čelit i několika odbočným krizím. V roce 1965 došlo ke spojení VW s automobilkou Auto Union GmbH, ve které získal Volkswagen většinový podíl. Tato společnost se pak v roce 1969 spojila s NSU Motorenwerke AG a přejmenovala se na Audi NSU Auto Union AG. V sedmdesátých letech došlo k zásadní restrukturalizaci modelové produkce: zahájení výroby dodnes vyráběných modelů *Volkswagen Golf* a *Volkswagen Passat*; ukončení výroby modelu *Volkswagen Brouk* v Německu (v Mexiku se vyráběl až do roku 2003). V osmdesátých letech pokračoval VW v modernizaci zaváděním nových technologií (katalyzátor, elektronické vstřikování aj.). Získal nadpoloviční většinu akcií španělské automobilky *SEAT (3. samostatná značka koncernu) a spoluprací s jinými (převážně japonskými) značkami dosáhl 10 % podílu trhu v Evropě a 20 % v Severní Americe. V devadesátých letech připojil Volkswagen do svého koncernu další značku (českou *Škodu Auto), ale také musel čelit nejvážnější krizi ve své historii. Krizi překonal hlavně díky velmi úspěšným novým generacím modelů *Golf* a *Passat*, které doplnil již také tradiční model malého vozu *Volkswagen Polo*.

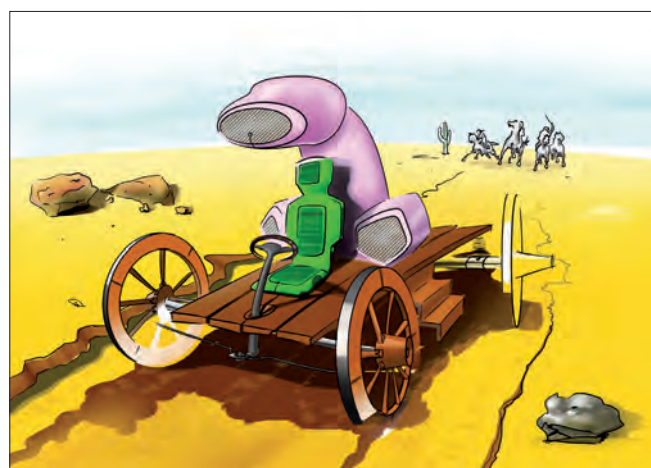
V současnosti je VW jednou z mála značek, které se zatím ve větší míře vyhýbá celosvětová automobilová recese a Volkswagen vstupuje do nových segmentů trhu – jak automobilového (nákladní automobily – značkou *Scania*), tak i například trhu lodních motorů. Model *Volkswagen Golf* překonal v počtu vyrobených vozů (v roce 2007 přes 25 milionů) i model *Volkswagen Brouk*, kterého bylo vyrobeno celkem 21 529 464 exemplářů, a stále se pokračuje v jeho produkci (od roku 2011 již v třetí generaci).

Volkswagen Group, světový automobilový koncern s ústředím ve Wolfsburgu (Německo); do koncernu kromě jiných společností patří automobilky *Audi, *Bentley, *Bugatti, *Lamborghini, *Porsche, *Seat, *Suzuki, *Škoda Auto, *Volkswagen. V minulosti náležely do skupiny Volkswagen i značky Auto Union, DKW, *Horch, NSU a Wanderer.

Většinovým vlastníkem Volkswagen Group byla donedávna společnost Porsche. Společnost Porsche se však při nákupu Volkswagenu zadlužila a při automobilové hospodářské krizi v roce 2008 se dostala do neřešitelných problémů. Dne 20. listopadu 2009 převzal koncern Volkswagen Group Porsche plně pod kontrolu, čímž se stal vedle japonské *Toyoty největší automobilkou světa. Volkswagen Group se v poslední době zaměřuje vedle dosavadního trhu především na Čínu, kde působí Volkswagen Group China.



David Škaroupka, *ChopperDildo*, 2011, digitální kresba, formát A4 300dpi.



David Škaroupka, *Dostavník F1*, 2011, digitální kresba, formát A4, 300dpi.

Dostavník F1 je absurdním spojením nejrychlejších automobilových závodů a staříčkových westernových rachotinek. Nepatřičnost tohoto propojení je odrazem a zveličením lidské omezenosti, která dělá z dálnic závodní dráhu a z pojízdňích rakví závodní vozy.

Výtvarné umění (obrazy, kresby, sochy, fotografie)

Projektu se účastní několik desítek výtvarníků; v tomto článku bylo možno uvést jen omezený počet ukávek z díla několika z nich:

Bártová, Stáňa B. (13. 10. 1952, Brno), česká výtvarnice, pedagožka a ekoložka; účastnice projektu „Člověk–Auto / Auto–Člověk: Život – věda – umění“. Po studiu na Střední uměleckoprůmyslové škole v Brně (v grafickém ateliéru Dalibora Chatrného) byla zaměstnána v Moravském zemském muzeu, kde spolupracovala zejména s antropologem Janem Jelínkem. Zároveň se zabývala oděvní tvorbou a její prezentací v multimediálních projektech a výukou kultury pohybu a chování. V současné době pracuje na Anatomickém ústavu Lékařské fakulty Masarykovy univerzity, kde se podílí na vytváření odborné dokumentace pro medicínu a antropologii. Těchto zkušeností využívá při grafickém a výtvarném řešení muzejních expozic (Pavilon Anthropos Moravského zemského muzea v Brně, Muzeum a informační centrum Vedrovce aj.). Jako ochránkyně přírody a grafička působí v brněnském ekologickém institutu Veronica a hraje v jeho amatérském divadelním souboru Verdis. Téměř dvě desetiletí sleduje a fotografuje havrany a jejich chování zejména na nocovištích u Židlochovic a na dalších moravských lokalitách. Uspořádala několik výstav s havraní tematikou (Moravská zemská knihovna, Ekologický institut Veronica ad.); připravuje knihu *Uhranutá havrany*. Kontakt: Stáňa B. Bártová, Anatomický ústav Lékařské fakulty Masarykovy univerzity, Kamenice 3, 625 00 Brno, e-mail: stanya.b@med.muni.cz; stanya.b@volny.cz.

Čížek, Zdeněk (9. 9. 1953, Prostějov), český člověk, extrovert, milovník života a jeho krás, humorista a autodidakt karikaturista, současně také pedant a přísný nadřízený; účastník projektu „Člověk–Auto / Auto–Člověk: Život – věda – umění“. Jeho školní léta byla nabita výukou hry na klavír a kytaru, vánočním preludováním společně s dědou varha-

níkem, dopisováním do regionálního tisku o životě na pionýrských táborech, tvorbou gymnaziálních časopisů a komiksů o středoškolských profesorech, večery strávenými ve fotokomoře, neúspěšnými pokusy uplatnit kreslené vtipy v *Dikobrazu*, úspěšným portrétováním spolužaček na vysokoškolské koleji, sportovními úspěchy v závodním plavání a ligovém volejbalu. Za svého života prošel profesemi odborného asistenta, ekonoma, ekonomického náměstka, ředitele státní firmy, podnikatele, likvidátora a správce konkurzních podstat. V současnosti se s plným nasazením věnuje gastronomii a hotelovému ubytování na pozici ředitele Správy kolejí a menz Masarykovy univerzity a pěknému moravskému vínu v rámci projektu Univerzitní víno. Kontakt: Ing. Zdeněk Čížek, e-mail: cizek@skm.muni.cz.

Frouz, Martin (7. 3. 1970, Tábor), český fotograf, fotodokumentátor a pedagog; účastník projektu „Člověk–Auto / Auto–Člověk: Život – věda – umění“. Kromě praxe v médiích a propagaci se ve své tvorbě opírá o dosažené technické vzdělání (Katedra přesné mechaniky a optiky Českého vysokého učení technického v Praze, 1993) a umělecké vzdělání (Katedra fotografie Filmové akademie múzických umění v Praze, 1999); na Filmové akademii múzických umění pokračuje v doktorském studiu. Ve své fotografické činnosti se věnuje především tématům z antropologie, archeologie, egyptologie, historie a dokumentace památek, realizuje se rovněž ve volné tvorbě. Je spolupracovníkem české redakce časopisu *National Geographic*. Své teoretické a praktické zkušenosti z oblasti fotodokumentace a spolupráce s médií předává studentům několika vysokých škol. Kontakt: Ing. Martin Frouz, MgA., e-mail: Martin.Frouz@seznam.cz.

Gargulák, Jaromír (5. 2. 1958, Brno), český sochař, malíř, autodidakt; účastník projektu „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“ a projektu „Člověk–Auto / Auto–Člověk: Život – věda



Stáňa B. Bártová, ... *pro kola i pro nohy*, 2011, z cyklu *Země česká, domov můj* ... Fotografováno tzv. „z ruky“ fotoaparátem Canon.

– umění“. Vystudoval Fakultu strojíního inženýrství Vysokého učení technického v Brně, obor slévárenská technologie. Od 90. let se věnuje tvorbě plastik, mezi nimiž dominují postavy ptáků a okřídlených bytostí zosobňující volnost a svobodu, velká část jeho tvorby zahrnuje rovněž sakrální motivy. Plastiky odlévá převážně ze žlutého nebo červeného bronzu metodou na ztracený vosk, kdy je každý odlitek originálem. Jeho neškolený výtvarný projev se vyznačuje uvolněností výrazové formy, kterou uplatnil jak v malbě, tak zejména v plastice. Východiskem Gargulákova sochařského projevu je sice vizuálně i hmatově vnímaná realita, ale jeho tvorba je založena na hledání novotvaru. Poučení našel zejména v sochařské tvorbě Henryho Moora, a to jak v dřevěných skulpturách, tak obzvláště v bronzové figurální plastice, která mu umožnila jít cestou tvarové deformace a nadsázky. Jeho díla jsou součástí soukromých i veřejných prostor (například plastika *Pieta* ve foyeru Anatomického ústavu Lékařské fakulty Masarykovy univerzity, plastiky *INRI* a *Madona* v kostnici ve Křtinách) a českých i zahraničních galerií. Kontakt: Ing. Jaromír Gargulák, e-mail: jaromir.gargulak@volny.cz.

Höhmová, Zdena (4. 10. 1955, Brno), česká malířka a ilustrátorka; účastnice projektu „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 kni-

hy“ a projektu „Člověk–Auto / Auto–Člověk: Život – věda – umění“. V letech 1975–1981 studovala na Akademii výtvarných umění v Praze v ateliéru Oldřicha Oplta a ve speciální škole Františka Jiroudka. Po studiích sedm let pedagogicky působila, nejprve jako odborná asistentka pro malbu, kresbu a kompozici na Katedře výtvarné výchovy Pedagogické fakulty Masarykovy univerzity v Brně (1982–1987) a poté jako odborná asistentka pro kresbu a malbu ve sklářském ateliéru na Vysoké škole uměleckoprůmyslové v Praze (1987–1988). Od roku 1988 se plně věnuje vlastní malířské tvorbě, střídavě v brněnském a pražském ateliéru a v moravské krajině. Je členkou uměleckého Sdružení Q a Sdružení pražských výtvarných umělců. Malířčin dosavadní vývoj osciloval od zaujetí pro přírodu až po zájem o soudobé existenciální problémy, od zprvu iluzivně podbarveného vztahu ke skutečnosti až po její osobité výtvarné předpoklady, což vyústilo nejen v imaginárních krajinomalbách vyznačujících se závratným prostorem, ale i ve figurálních kompozicích prolnutých meditací o lidském údělu. Kontakt: Zdena Höhmová, akad. mal., e-mail: zdena.hem@seznam.cz.

Jakubík, Norbert (26. 9. 1989, Považská Bystrica, Slovenská republika), student třetího ročníku oboru Průmyslový design ve strojírenství na Fakultě strojíního inženýrství Vysokého učení technického v Brně; účastník projektu „Člověk–Auto / Auto–Člověk: Život – věda – umění“. Kontakt: noro.jakubik@gmail.com.

Macháček, Zdeněk (16. 8. 1925, Brno), český sochař; účastník projektu „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“ a projektu „Člověk–Auto / Auto–Člověk: Život – věda – umění“. Po absolvování reálného gymnázia studoval v letech 1945–1947 obory zoologie a antropologie na Přírodovědecké fakultě Masarykovy univerzity v Brně. Po třech letech musel školu z „kádrových důvodů“ opustit (rodina vlastnila grafický závod) a z týchž důvodů nebyl přijat na Vysokou školu uměleckoprůmyslovou v Praze. V roce 1952 absolvoval Vyšší školu uměleckého průmyslu v Brně. Po studiích byl krátce zaměstnán, od roku 1961 žije na „volné noze“. V roce 1958 se stal jedním ze zakládajících členů skupiny Parabola, je členem brněnského tvůrčího Sdružení Q a Horáckého klubu výtvarných umělců. Spoluzaložil mezinárodní sochařské sympozium Dřevěná plastika ve Žďáru nad Sázavou a je jeho hlavním organizátorem. V počátcích tvorby v padesátých letech zobrazoval v tvarosloví moderního sochařství antropomorfní a zoomorfní motivy redukované do archetypálních znaků a emblémů, ženský i mužský prvek a vztahy mezi nimi. I později tato témata uchovává, avšak mění sochařský rukopis (souznění vydutých a vypouklých tvarů jeho plastik vyvolává dojem letu či vznášení) a v posledních letech se snaží zejména o ztvárnění krajiny a pocitu z ní i erotických témat. Pracuje převážně ve dřevě, které někdy opatřuje polychromií, patinací nebo inkrustací. Jeho díla jsou součástí volných prostranství, architektonických objektů a českých i zahraničních muzejních a soukromých sbírek. Laureát Ceny města Brna a Ceny zakladatele Antropologického ústavu prof. MUDr. et PhDr. Vojtěcha Suka, DrSc. Kontakt: Zdeněk Macháček, Galerie z ruky, Křížovice 3 – Doubravník, 592 62 Nedvědice, e-mail: galeriezruky@seznam.cz.

Novotná, Hana (21. 3. 1958, Nové Město na Moravě), česká sochařka; účastnice projektu „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“ a projektu „Člověk–Auto / Auto–Člověk: Život – věda – umění“. V letech 1985–1991 absolvovala Vysokou školu uměleckoprůmyslovou v Praze v ateliéru Keramiky a porcelánu, pod vedením Otto Eckerta a Václava Šeráka; v roce 1990 studovala v ateliéru Ceramics and Glass na University of Industrial Arts v Helsinkách (TAIK) u Tapia Illi Viikariho ve Finsku. V letech 1998–2001 působila jako pedagožka na Fakultě výtvarných umění Vysokého učení technického v Brně (FaVU VUT) a v roce 1999 na Janáčkově akademii múzických umění (JAMU) v Brně v oddělení scénografie. Od roku 2005 je pedagožkou v ateliéru Keramiky a porcelánu na Vysoké škole uměleckoprůmyslové v Praze (VŠUP). Je členkou Academie internationale de la céramique (IAC) se sídlem v Ženevě. Ve své práci se vyjadřuje úsporně. Často kombinuje keramický materiál s jiným médiem, například s kovem nebo dřevem. V poslední době využívá též alternativních možností, které „slouží“ lépe jejímu konceptu (na-

příklad mýdlo, luminiscenční barvy ad.). Mění tvarování, funkci i estetiku keramických archetypů a hledá nový výraz. Důležitou roli v její práci často hraje světlo, a to v optické proměně díla či jako vizuální hříčky a mystifikace. Věnuje se také práci s papírem, kresbě klasické i digitální a porcelánovému studiovému designu. Příležitostně vytváří grafický design a fotografuje. Podle jejího návrhu bylo provedeno několik realizací interiérů (z poslední doby například rodinný dům v Brně a obytné studio v Praze). Od roku 1991 pravidelně vystavuje, podílela se na desítkách výstavních projektů samostatných i kolektivních v České republice i v zahraničí. V roce 2010 obdržela 1. cenu v soutěži „MIXED MEDIA – Keramik plus ...“, Keramikmuseum Westerwald, Hohr-Grenzhausen, Německo. V témže roce se zúčastnila pracovního pobytu Art Residency Program of the FuLe International Ceramic Art Museum in Fuping China (FLICAM), který vyvrcholil slavnostním otevřením muzea pro střední Evropu – „Eastern European Ceramic Art Museum“. Její objekty jsou součástí českých i zahraničních muzejních a soukromých sbírek. Kontakt: Hana Novotná, akad. soch., hana.nov.11@gmail.com.

Renčín, Vladimír (6. 12. 1941, Pečky), český grafik, malíř, ilustrátor, literát; účastník projektu „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“ a projektu „Člověk–Auto / Auto–Člověk: Život – věda – umění“. Absolvoval ekonomickou školu, prošel několika zaměstnáními a po úspěchu svých prvních kreseb se stal v roce 1965 výtvarníkem z povolání. Od roku 1962 pravidelně uveřejňoval kresby v populárních i vědeckých časopisech a novinách, nejprve zejména v *Mladém světě*, *Dikobrazu*, *Práci*, postupně přibývaly další tituly – *Co vás zajímá*, *Domov*, *Krkonoše*, *Melodie*, *Ohníček*, *Právní rádce*, *Svět v obrazech*, *Škrt*, *Technický magazín*, *Univerzitní noviny*, *Věda a život*, *Vědeckotechnický magazín*, *Vesmír* aj. V raných devadesátých letech rozvinul intenzivní takřka každodenní spolupráci s *Lidovými novinami*, podobně v letech 1997–2001 s *MF Dnes* a od roku 2001 s *Právnem*. Obdobně publikoval a publikuje v populárních i vědeckých časopisech a novinách v zahraničí – *The Bulletin of the Atomic Scientist*, *Time* (Spojené státy americké), *Die Zeit*, *GEO*, *Bild der Wissenschaft* (Spolková republika Německo), *New Scientist* (Velká Británie) aj. Ilustroval desítky knih, vydal řadu autorských knih a kalendářů. Jeho inteligentní humor má široké rozpětí – týká se všední lidské každodennosti, politiky, životní filozofie stejně jako světa vědy nebo umění a přitom mnohdy proniká až ke kořenům těchto sfér života a nasvětluje je z nečekaných úhlů. Napsal také libreto k muzikálu *Nejkrásnější válka* (na motivy Aristofanovy komedie *Lýsistrata*) a vytvořil i večerníčkový televizní seriál *O zvířátkách pana Krbce*. Výtvarně spolupracuje rovněž s autory z akademické obce Masarykovy univerzity a Nadace Universitas v Brně i jinými odborníky u nás i v cizině a dosvědčuje tak vyhraněný zájem o svět vědy. Například ilustroval knihy: Renata a Jaroslav Malinovi, *Zasáhli mimozemšťané a katastrofy do vývoje lidstva?* (1988), Rena-

ta a Jaroslav Malinovi, *Obdivuhodný člověk: Úvahy o lidské tvořivosti* (1991), Jaroslav Malina a kolektiv, *Antropologický slovník aneb co by mohl o člověku vědět každý člověk* (2009) aj. Autorské knihy kreseb: *Kos a kosinus* (1969), *Immer nur das eine* (1971), *Renčín 99* (1982), *Renčín's schönne neue Welt* (1983), *Lety a pády* (1986), *Prorok humoru* (1988), *To nás těší, že jsme Češi* (1991), *To nejlepší z Renčina* (1991), *Sklepní zpěvy* (1993), *Ze života nižších kruhů* (1995), *Národ sobě* (1996), *Dobrý občan ještě žije* (1998), *In vino veritas* (1999), *Renčín pro pokročilé* (1999), *Knihy lesů, vod a strání* (2000), *Perpetuum mobile* (2000), *Z Čech až na konec ...* (2002) aj. Svě dílo prezentoval na více než dvou stech samostatných a kolektivních výstav kresleného humoru, výtvarného umění a knižní ilustrace u nás i v zahraničí. Od 60. let patří k nejvýznamnějším tvůrcům originální tváře českého kresleného humoru toho typu, jenž je prolut inteligentním, lidským humorem. Za své dílo obdržel několik desítek našich a zahraničních prestižních uměleckých cen. Kontakt: Vladimír Renčín, Hoděšovice 106, 533 22 Býšť, mobil: 723 664 615, e-mail: vladimir.rencin@seznam.cz.

Svoboda, Jaroslav (9. 2. 1938, Sokoleč u Poděbrad), český sklářský výtvarník; účastník projektu „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“ a projektu „Člověk–Auto / Auto–Člověk: Život – věda – umění“. V letech 1953–1957 absolvoval Uměleckoprůmyslovou školu sklářskou v Železném Brodě, v letech 1966–1970 Filozofickou fakultu Univerzity Karlovy v Praze. Pracoval v ateliéru broušení skla Uměleckých řemesel v Praze (1966–1969), byl vedoucím sklárny ve Škrdlovicích u Žďáru nad Sázavou (1970–1986), profesorem a vedoucím ateliéru skla Vysoké školy uměleckoprůmyslové v Praze (1986–1990). V roce 1990 založil vlastní sklárnu v Karlově u Žďáru nad Sázavou. Svobodova tvorba koresponduje s vývojem skleněné plastiky posledních desetiletí. Jeho dílo je výtvarně a technologicky vyvážené, plastiky jsou na pomezí mezi racionálním a lyrickým vnímáním a zpracováním materiálu. Zkoumá vztah hmoty, tektoniky tvaru, prostoru a světla. Součástí jeho výrazových prostředků je podtržení takových vlastností skloviny, které zdůrazňují její strukturu. Výrazným znakem jeho tvorby je důraz na světlo, průsvitnost, průhlednost, barevnost, kontrast broušených a nebroušených částí povrchu. Kontakt: Prof. Jaroslav Svoboda, e-mail: agsvoboda@iol.cz.

Svoboda, Vladimír (28. 1. 1937, Jiříkovice u Brna), český malíř; účastník projektu „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“ a projektu „Člověk–Auto / Auto–Člověk: Život – věda – umění“. V letech 1955–1959 absolvoval Střední uměleckoprůmyslovou školu v Brně u Jaromíra Zeminy. Otec, malíř Vladimír Svoboda, ovlivnil jeho zájem o malbu, zatímco niterný vztah k přírodě jej přivedl ke studiu na Vysoké škole veterinární

v Brně; to sice záhy ukončil, neochabl však jeho takřka badatelský zájem o dění v přírodě, který zůstává trvalým tématem jeho malířské tvorby (ovšem v transformované a stylizované podobě neskutečných tvorů a krajin). V raných pracích z počátku 60. let se pokoušel začlenit do vývoje moderních evropských výtvarných směrů, reagoval na tvorbu Pabla Picassa a byl ovlivněn Bohumírem Matallem. Záhy poté však začal utvářet svůj osobitý malířský styl i „svět“ charakteristických témat: biologické preparáty jakoby nahlížené mikroskopem, fantaskní zvířata a krajiny, od 80. let přibývají biblické motivy. Preferuje jednoduchou paletu barev, avšak s bohatými odstíny skládanými do sofistikovaných kompozic, vymezených kresbou a strukturou, přičemž převládá specifická malba na desce: nízký reliéf z klížené plavené křídly, jehož struktury jsou přemalovány postupujícími se valéry. Tento styl je stejně působivý v malé i velké ploše volných obrazů jako v architektonickém začlenění, jemuž se často a s úspěchem věnuje. Svobodovy rozměrné malby a vitráže jsou trvalou součástí více než třiceti architektonických interiérů a exteriérů. Laureát Ceny města Brna a Ceny zakladatele Antropologického ústavu prof. MUDr. et PhDr. Vojtěcha Suka, DrSc. Kontakt: Vladimír Svoboda, třída kpt. Jaroše 12, 602 00 Brno, telefon: 542526302; 736707544.

Škaroupka, David (8. 5. 1984, Brno), český designér a grafik; účastník projektu „Člověk–Auto / Auto–Člověk: Život – věda – umění“. Absolvent oboru Průmyslový design Fakulty strojního inženýrství Vysokého učení technického v Brně, kde nyní pokračuje v postgraduálním studiu. Ve své disertační práci se zaměřuje na problémy městské mobility zejména v oblasti individuální dopravy. Jeho digitální kresby vytvořené k projektu „Člověk–Auto / Auto–Člověk“ mají odlehčit téma vztahu člověka k vozidlu, které se často stává prostředkem vyjádření sociálního a genderového statusu a moci svého majitele, ačkoli by mělo sloužit především k dopravě. Kontakt: Ing. David Škaroupka, Gabriely Preissové 3, 616 00 Brno, telefon: 731302605, e-mail: yskaro03@stud.fme.vutbr.cz.

Wenzel, Roman (20. 7. 1954, Brno), český sochař; účastník projektu „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“ a projektu „Člověk–Auto / Auto–Člověk: Život – věda – umění“. V letech 1969–1973 absolvoval Střední uměleckoprůmyslovou školu v Brně (obor sochařství u Františka Navrátila) a v letech 1976–1982 Akademii výtvarných umění v Praze v ateliéru sochařství Stanislava Hanzíka. Od roku 1982 se jako sochař a keramik ve svobodném povolání zabývá volnou tvorbou v různých materiálech, keramice, kameni, kovu, dřevě; často spolupracuje s architekty na realizacích soch, reliéfů, studánek a land-artů. Je členem Sdružení keramiků Brno. Wenzel nechce být povrchně hravý, zajímá se intenzivně o duchovní svět různých kontinentů, poutá ho jóga, hledající rovnováhu mezi krajními póly bytí. Kontakt: Roman Wenzel, akad. soch., e-mail: rwenzel@tiscali.cz.

Slovesné umění (eseje, fejetony, povídky, básně)

Průsvih

(povídka)

Jaroslav Pernica

Lukáš vedl vůz s bravurní jistotou. Získal ji na místních okreskách ještě v době, kdy neměl řidičák a nechávali ho řídit starší kamarádi. Kužely reflektorů odhalovaly silnici metr po metru, ale mohl by jet skoro po paměti.

Cítil se šťastný, den vyšel přesně tak, jak si ho naplánoval.

Odpoledne vymámil z otce klíčky od vozu. Musel si samozřejmě vyslechnout nezbytné kázání, aby dával pozor, že on nemíni chodit do nemocnice za dvěma pacienty, matka totiž ležela už šestý týden po operaci páteře, a aby nepil. Umínil si, že vzhledem ke svému plánu to dodrží.

Teď svíral volant, ale srdce mu bušilo. Na sedadle spolujezdce vezl Karlu. Koutkem oka hlídal její koleno, slabě osvětlené odrazem od přístrojové desky.

To mu tedy také vyšlo. Znali se již dávno, ale nijak blízko k sobě neměli, nebyla jaksi příležitost, ale líbila se mu už dlouho.

Na dnešní zábavě ji neustále pozoroval a hodně s ní tančil. Byla přátelská a zdálo se mu, že ji jeho zájem těší. Přijala i pozvání na skleničku, on nepil, ale byl blažený, že ji mohl pozorovat tak zblízka.

Byla jen o maličko menší než on, měla krátké letní šaty a páskové střevíčky na podpatku dávaly vyniknout jejím štíhlým nohám. Hrála volejbal za brněnský druholigový tým a na její postavě to bylo znát.

Nemluvili spolu, ale oba cítili příjemné napětí. Už to, že souhlasila, že spolu odejdou dříve než ostatní, dávalo tušit, že oba přijímají následující program.

Sundal ruku z volantu a pokusil se najít její zápěstí, minul, ale uchopila ho sama a položila si jeho dlaň na stehno. Bylo i v té horké noci příjemně chladné. Krátce se k ní otočil a oba se usmáli. Pak vrátil ruku na volant.

Po chvíli uvolnil nohu z plynu, přibrzdil před úzkou prašnou odbočkou a pomalu na ni zajel. Zastavil asi po sto metrech houpavé jízdy ve vyjetých kolejkách.

Odepnuli si pásy, ještě zkontroloval zařazenou jedničku. Ruční brzdou zatáhnout nemohl, ta by v Pandičce už vysloveně překážela. Naklonil se k ní, objal ji levačkou okolo ramen a jejich rty se pak dotkly. Cítil mírný závan metabolizovaného alkoholu, ale vůbec to nebylo nepříjemné.

Páčkou sklápěl sedadlo a pak se jejich těla setkala.

Miloval se s ní něžně, nespěchal, bylo to prostě krásné.

Když se blížil k vrcholu, začala tichounce vzdychat. To ho ještě povzbudilo a pak cítil, jak se i ona vzepřela nohama a ...

V doznívajícím hluku vášně uslyšel krátký ostrý zvuk, ale nevěnoval tomu pozornost. Vychutnával si tu chvíli.

Když už oba opět seděli na sedadlech a dotýkali se jen prsty, všiml si, že nad oknem je po celé délce vytržena látka ze stropu a čouhají ven kousky molitanu. Všimla si toho také.

„To jsme tomu dali ...“

„To máš jedno,“ uklidňoval ji.

Pak nastartoval, vyjel na silnici a po chvíli ji vysadil u domu. Už nemluvili, jen si zamávali. Pantomimicky mu naznačila, aby jí zítra zavolal.

Jeho zrak zase padl na poškozený tapecírunk. To bude mít táta řečí, ale co ...

Druhý den, když se vyspal, šel za otcem a o defektu mu řekl.

Pak se šli podívat do auta. Látka byla vytržena v délce asi šedesáti centimetrů.

Teď začne řvát, pomyslel si. Věděl, jak je na svého Fiata otec opatrný. Ten si na látku sáhl a Lukáš viděl, jak mu rudnou uši a obličej.

Kupodivu se ale žádná scéna nekonala.

„Musí se to dát spravit,“ řekl a vysoukal se z auta.

„Tati, ty se nezlobíš?“ ptal se Lukáš udiveně.

Otec ale jen cosi zamumlal a zamyšleně odcházel. V duchu si říkal: Musím to ještě dnes dát Mirkovi, do zítřka to jistě spraví. A více než nad tím, že to zase bude stát čtyři stovky, přemýšlel o tom, jak bude kamarádovi vysvětlovat, že stejnou opravu bude za poslední měsíc dělat již potřetí.

Pernica, Jaroslav (17. 7. 1954, Brno), praktický zubní lékař, odborný asistent Lékařské fakulty Masarykovy univerzity v Brně. V letech 1973–1978 vystudoval Lékařskou fakultu Univerzity Jana Evangelisty Purkyně (Masarykovy univerzity) v Brně, obor zubní lékařství. Kontakt: MUDr. Jaroslav Pernica, e-mail: pernica@fnusa.cz.

LITERATURA

- Brazendale, Kevin – Aceti, Enrica, eds. (1988): *Classic Cars: Fifty Years of the World's Automotive Design*. New York: Simon & Schuster.
- Bürbaumer, Ursula (1998): *Das erste Auto der Welt?* Wien: Erasmus.
- Canzler, Weert (1996): *Das Zauberlehrlings-Syndrom: Entstehung und Stabilität des Automobil-Leitbildes*. Berlin: Edition Sigma.
- Clarke, Deborah (2007): *Driving Women: Fiction and Automobile Culture in Twentieth-Century America*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- Clarsen, Georgine (2008): *Eat My Dust: Early Women Motorists*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- Dick, Robert (2005): *Mercedes and Auto Racing in the Belle Epoque, 1895–1915*. Jefferson: McFarland.
- Down, Barrie (2010): *Art Deco and British Car Design: The Airline Cars of the 1930s*. Poundbury: Veloce Publishing.
- Eckermann, Erik (2001): *World History of the Automobile*. Warrendale: Society of Automotive Engineers.
- Edsall, Larry (2008): *Legendární automobily: Auta, jež tvořila historii od počátku až po 21. století*. Praha: Slovart.
- Featherstone, Mike – Thrift, Nigel – Urry, John, eds. (2005): *Automobilities*. London: Sage.
- Flink, James J. (1975): *The Car Culture*. Cambridge (Massachusetts): MIT Press.
- Flink, James J. (1988): *The Automobile Age*. Cambridge (Massachusetts): MIT Press.
- Freyssenet, Michel, ed. (2009): *The Second Automobile Revolution: Trajectories of the World Carmakers in the 21st Century*. Houndmills, Basingstoke, Hampshire – New York: Palgrave Macmillan.
- Friedlander, Lee (2010): *America by Car*. New York: D.A.P., Fraenkel.
- Georgano, Nick G., ed. (2000). *The Beaulieu Encyclopaedia of the Automobile*. London: TSO.
- Golvers, Noel (1993): *The Astronomia Europaea of Ferdinand Verbiest, S. J.*

- (Dillingen, 1687). *Text, Translation, Notes and Commentaries*. Nettetal: Steyler Verlag.
- Grössing, Helmuth, ed. (2000): *Autos, Fahrer, Konstrukteure*. Wien: Erasmus.
- Haug, Gunter (2010): *Gottlieb Daimler – Der Traum vom Fahren*. Stuttgart: Masken-Verlag.
- Heathcote, Williams (1991): *Autogeddon*. New York: Arcade.
- Hole, Graham J. (2007): *The Psychology of Driving*. New Jersey: Lawrence Erlbaum Associates.
- Holthusen, Peter J. R. (1999): *The Fastest Men on Earth: 100 Years of the Land Speed Record*. Gloucestershire: Sutton Publishing.
- Jakle, John A. – Sculle, Keith A. (2004): *Lots of Parking: Land Use in a Car Culture*. Charlottesville: University of Virginia Press.
- Kay, Jane Holtz (1997): *Asphalt Nation: How the Automobile Took over America, and How We Can Take it Back*. New York: Crown.
- King, Peter (1989): *The Motor Men: Pioneers of the British Car Industry*. Shrewsbury: Quiller Press.
- Knoflacher, Hermann (2009): *Virus Auto: Die Geschichte einer Zerstörung*. Wien: Ueberreuter Verlag.
- La Rive Box, Rob de (2008): *Svět automobilů: Veteráni, osobní & sportovní automobily*. Čestlice: Rebo.
- La Rive Box, Rob de – Cet, Mirco de (2004): *Automobily snů*. Čestlice: Rebo.
- Lamm, Michael – Holls, Dave (1996): *A Century of Automotive Style: 100 Years of American Car Design*. Stockton: Lamm-Morada.
- Laux, James M. (1976): *In First Gear: The French Automobile Industry to 1914*. Liverpool: Liverpool University Press.
- Levitt, Dorothy (1909): *The Woman and the Car; a Chatty Little Handbook for All Women who Motor or who Want to Motor*. London and New York: John Lane Company.
- Lewis, David L. – Goldstein, Laurence, eds. (1986): *The Automobile and American Culture*. Ann Arbor: University of Michigan Press.
- Lillywhite, David (2005): *Encyklopedie klasických automobilů: Více než tisíc nejvládnějších klasických automobilů 20. století*. Praha: Ottovo nakladatelství.
- Lintelmann, Reinhard (2008): *333 automobilů*. Praha: Knižní klub.
- Linz, Harald – Schrader, Halwart (2008): *Die Internationale Automobil-Enzyklopädie*. München: United Soft Media Verlag GmbH.
- 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.
- Margolius, Ivan (2000): *Automobiles by Architects*. London: Wiley.
- Marsh, Peter – Collete, Peter (1986): *Driving Passion: The Psychology of the Car*. Boston: Faber & Faber.
- Müller, Daniel, ed. (2001): *Car Cultures*. Oxford: Berg.
- Minářik, Stanislav (1980): *Automobily 1885–1940*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů.
- Minářik, Stanislav (1983): *Automobily 1941–1965*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů.
- Minářik, Stanislav (1987): *Automobily 1966–1985*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů.
- Müller, Peter (1998): *Ferdinand Porsche: Der Vater des Volkswagens*. 4. Auflage. Berlin: L. Stocker Verlag.
- Niemann, Harry (1995): *Wilhelm Maybach, König der Konstrukteure*. Stuttgart: Motorbuch Verlag.
- Niemann, Harry (2000): *Gottlieb Daimler: Fabriken, Banken und Motoren*. Bielefeld: Delius Klasing.
- Niemann, Harry (2000): *Maybach: Der Vater des Mercedes*. 3. Auflage. Stuttgart: Motorbuch Verlag.
- Niemann, Harry (2003): *Mythos Maybach*. Stuttgart: Motorbuch Verlag.
- Niemann, Harry (2004): *Karl Maybach – Seine Motoren und Automobile*. Stuttgart: Motorbuch Verlag.
- Niemann, Harry (2007): *The Mercedes-Benz History: Automobile Legends and Stories since 1886*. Stuttgart: Mercedes-Benz Classique Car Library.
- Nicholson, Timothy Robin (1982): *The Birth of the British Motor Car, 1769–1897 II: Revival and Defeat, 1842–93*. New York: Palgrave Macmillan.
- Pavlůsek, Alois – Pavlůsek, Ondřej (2007): *Sportovní a závodní automobily: Laurin & Klement a Škoda (1905–1964)*. Brno: Computer Press.
- Pavlůsek, Alois – Pavlůsek, Ondřej (2007): *Sportovní a závodní automobily Škoda: Od roku 1965 do současnosti*. Brno: Computer Press.
- Pavlůsek, Alois – Pavlůsek, Ondřej (2007): *Škoda: Laurin & Klement*. Brno: Computer Press.
- Pavlůsek, Alois – Pavlůsek, Ondřej (2008): *České sportovní automobily: Od roku 1906 po současnost*. Brno: Computer Press.
- Pfundner, Martin (2007): *Austro Daimler und Steyr: Rivalen bis zur Fusion. Die frühen Jahre des Ferdinand Porsche*. Wien: Böhlau.
- Sauvant, Karl P. – Pradhan, Jaya Prakash – Chatterjee, Ayesha – Harley, Brian, eds. (2010): *The Rise of Indian Multinationals: Perspectives on Indian Outward Foreign Direct Investment*. New York: Palgrave Macmillan.
- Seper, Hans (1968): *Damals, als die Pferde scheuten*. Wien: Österreichischer Wirtschaftsverlag.
- Seper, Hans – Pfundner, Martin – Lenz, Hans Peter (1999): *Österreichische Automobilgeschichte*. Wien: Eurotax.
- Setright, Leonard John Kensell (2004). *Drive On!: A Social History of the Motor Car*. London: Granta Books.
- Silk, Gerald (1984): *Automobile and Culture*. New York: Harry N. Abrams.
- Stein, Ralph (1967): *The Automobile Book*. Revised Edition. London: Paul Hamlyn.
- Steinwedel, Louis William – Newport, J. Herbert (1970): *The Duesenberg: The Story of America's Premier Car*. Philadelphia: Chilton Book Co.
- Stertkamp, Heiner (2007): *Jaguar*. Brno: Computer Press.
- Stojan, Mojmir (1987): *Lamborghini*. Brno: 735. ZO Svazarmu.
- Sutton, Richard (2005): *Eyewitness: Car*. New York: DK Publishing, Inc.
- Šuman-Hřebay, Marián (2007): *Encyklopedie automobilů: České a slovenské osobní automobily od roku 1815 do současnosti*. Brno: Computer Press.
- Tubbs, Douglas B. (1978): *Art and the Automobile*. Guildford: Lutterworth Press.
- Tuček, Jan (2007): *Trabant: Historie, vývoj, technika, sport*. Praha: Grada Publishing.
- Tuček, Jan (2009): *Autá východního bloku*. Praha: Grada Publishing.
- Tulis, Jan (2003): *Bentley*. Brno: Computer Press.
- Tůma, Jan (1980): *Velký obrazový atlas dopravy*. Praha: Artia.
- Vincent, Jérôme – Renvoizé, Jean-Paul (1996): *Automobily v 1000 fotografiích*. Praha: Rebo.
- Volti, Rudi (2004): *Cars and Culture: The Life Story of a Technology*. London: Greenwood.
- Walz, Jörg (2006): *Alfa Romeo*. Brno: Computer Press.
- Ward, Hilda (1908): *The Girl and the Motor*. Cincinnati: The Gas Engine Publishing Co.
- Wharton, Edith (1908): *A Motor-flight through France*. New York: Charles Scribner's Sons.
- Whyte, Andrew (1984): *The Centenary of the Car 1885–1985*. London: Octopus Books Limited.
- Wickenheiser, Othmar – Kuhfuss-Wickenheiser, Swantje (2009): *Audi Design Projekt*. Königswinter: Heel Verlag.
- Willson, Quentin (2002): *Autá legendy*. Praha: Euromedia Group – Knižní klub.
- Wise, David Burgess, ed. (1993): *The New Illustrated Encyclopedia of the Automobiles*. London: New Burlington Books.
- Wollen, Peter – Kerr, Joe (2002): *Autopia: Cars and Culture*. London: Reaktion.
- Wood, Jonathan (2008): *The Austin Seven*. London: Osprey Publishing.
- Wosk, Julie (2002): *Women and the Machine: Representations from the Spinning Wheel to the Electronic Age*. Baltimore – London: Johns Hopkins University Press.

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.