

Univerzita Palackého v Olomouci
Katedra psychologie Filozofické fakulty

OSOBNOSTNÍ CHARAKTERISTIKY TUNERŮ AUT

Personal Characteristics of Car Tuners



Magisterská diplomová práce

Autor: **Lenka Kubešová**
Vedoucí práce: **PhDr. Matúš Šucha, Ph.D.**

Olomouc
2013

„Ochrana informací v souladu s ustanovením § 47b zákona o vysokých školách, autorským zákonem a směrnicí rektora k Zadání tématu, odevzdávání a evidence údajů o bakalářské, diplomové, disertační práci a rigorózní práci a způsob jejich zveřejnění. Student odpovídá za to, že veřejná část závěrečné práce je koncipována a strukturována tak, aby podávala úplné informace o cílech závěrečné práce a dosažených výsledcích. Student nebude zveřejňovat v elektronické verzi závěrečné práce plné znění standardizovaných psychodiagnostických metod chráněných autorským zákonem (záznamový arch, test/dotazník, manuál). Plné znění psychodiagnostických metod může být pouze přílohou tištěné verze závěrečné práce. Zveřejnění je možné pouze po dohodě s autorem nebo vydavatelem.“

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracovala samostatně a cituji v ní veškeré
prameny, které jsem použila.

V Olomouci dne

Podpis

Poděkování

Ráda bych poděkovala PhDr. M. Šuchovi, Ph.D. za cenné rady a podporu při vedení mé magisterské diplomové práce. Dále bych chtěla poděkovat RNDr. E. Reiterové, Ph.D., Mgr. L. Kráčmarové a Mgr. I. Vlčkové za pomoc v oblasti statistického a metodologického zpracování práce.

V neposlední řadě patří mé poděkování všem respondentům, kteří se na výzkumu podíleli.

Obsah:

ÚVOD.....	7
Teoretická část	8
1. AUTO TUNING	8
1.1. HISTORIE AUTO TUNINGU	8
1.2. DRUHY TUNINGU	9
1.3. NEJBĚŽNĚJŠÍ TUNINGOVÉ SOUČÁSTKY A DRUHY VYLEPŠENÍ.....	10
1.4. TUNING SRAZY.....	11
1.5. AUTOMOBILOVÉ ZÁVODY A JINÉ SOUTĚŽE	12
1.6. TUNING A MÉDIA	13
1.7. TUNING V REKLAMĚ.....	14
1.8. TUNING A ZÁKON O SILNIČNÍM PROVOZU	14
1.9. VOLBA VOZIDLA.....	17
2. OSOBNOST	19
2.1. PSYCHOLOGICKÉ DEFINICE OSOBNOSTI.....	19
2.2. VÝVOJ OSOBNOSTI	20
2.3. PSYCHICKÉ VLASTNOSTI OSOBNOSTI	21
2.4. TEMPERAMENT	21
2.5. SCHOPNOSTI A DOVEDNOSTI.....	22
2.6. POSTOJE	25
2.7. MOTIVY	25
2.8. DYNAMIKA OSOBNOSTI.....	28
2.9. CHARAKTER.....	29
2.10. SPECIFICKÉ DIMENZE OSOBNOSTI VE VZTAHU K AUTO TUNINGU	30
3. DOPRAVNÍ NEHODY.....	33
3.1. VLIV KVALITY VOZIDLA NA DOPRAVNÍ NEHODY.....	34
3.2. VLIV LIDSKÉHO FAKTORU NA DOPRAVNÍ NEHODY.....	35
3.3. VLIV FAKTORU PROSTŘEDÍ NA DOPRAVNÍ NEHODY	36
Praktická část.....	37
4. VÝZKUMNÝ PROBLÉM.....	37
5. CÍLE VÝZKUMU	38
6. FORMULACE VÝZKUMNÝCH HYPOTÉZ	39
7. DESIGN VÝZKUMU	42
7.1. VÝZKUMNÝ SOUBOR.....	42
8. VÝBĚR VZORKU RESPONDENTŮ	54

9. VÝZKUMNÉ METODY	55
9.1. METODY ZÍSKÁVÁNÍ DAT	55
9.2. METODY ZPRACOVÁNÍ A ANALÝZY DAT	59
10. ETICKÉ OŠETŘENÍ VÝZKUMU	61
11. VÝSLEDKY VÝZKUMU	62
11.1. HYPOTÉZY H1-H5.....	62
11.2. HYPOTÉZY H6-H10.....	64
11.3 VÝSLEDKY VÝZKUMNÝCH OTÁZEK	66
12. DISKUZE	69
13. ZÁVĚR	74
14. SOUHRN	76
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ A LITERATURY	78

ABSTRAKT

ABSTRACT

PŘÍLOHY

PŘÍLOHA Č. 1: TEMATICKÝ DOTAZNÍK VLASTNÍ KONSTRUKCE

PŘÍLOHA Č. 2: UKÁZKA ČÁSTI VÝZKUMNÝCH DAT

PŘÍLOHA Č. 3: UKÁZKY VYTUNĚNÝCH AUTOMOBILŮ NĚKTERÝCH RESPONDENTŮ

PŘÍLOHA Č. 4: ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Úvod

Téma autotuningu mě začalo zajímat poté, co jsem se chystala pořídit si vlastní auto. Začala jsem se zajímat o různé typy a druhy vozů. Do té doby jsem byla schopná rozeznat pouze několik základních výrobců a samozřejmě označit auto jen podle barvy či tvaru. Myslím, že v tomto ohledu jsem nebyla výjimkou, spousta mých kamarádek i kamarádů to má podobně. Avšak právě když jsem se snažila vybrat si co nejlepší a přesto i cenově dostupné auto, poznala jsem několik tunerů, kteří se o toto téma zajímají již delší dobu. Zjistila jsem, že tito lidé se snaží své auto vylepšit tak, aby se odlišovalo od ostatních. Toto se dá přirovnat například k jevu, kdy ženy (i někteří muži) nakupují oblečení přímo u módních návrhářů, či si ho samy šijí právě proto, aby nikdo jiný stejné neměl. Auto tuneři navíc ve většině případů sdílí svůj koníček s ostatními, jezdí na tuning srazy a pořádají různé výjezdy a závody. Zároveň jsem pochopila, že tuningu existuje celá řada různých druhů. I když mě samotnou takový koníček neláká, začali mě zajímat jeho provozovatelé.

Rozhodla jsem se ve své práci zkoumat osobnosti tunerů aut možná právě z důvodu nově nabytých výše zmiňovaných zkušeností. Cílem by pak mělo být bližší pochopení této cílové skupiny a jejího chování. Ve společnosti jsem se totiž doposud setkala převážně s negativními názory na tuto cílovou skupinu. Proto považuji výzkum tuningu a zastánců tohoto koníčku jako možnost vytvořit si vlastní názor na dosud nepřilíš prozkoumané téma.

Teoretická část

1. Auto tuning

Tuning je slangový výraz pro vzhledové nebo výkonnostní vylepšení nějakého stroje, nejčastěji používaný ve spojení s automobily a počítači. Anglické slovo tuning znamená přizpůsobování, ladění. Ve spojení s tuningem se setkáváme i s pojmem styling. Na rozdíl od tuningu je styling pouze vylepšením auta na pohled, zkrášlením. Dalším často používaným pojmem je tuzing. Tuzing je hanlivé označení pro nepovedený tuning či styling (Livecars, 2011).

Podle J. Hanus (2007, 7) je tuning „*komplexní proces výkonnostního nebo vzhledového vylepšování motorového vozidla prováděné majitelem motorového vozidla popř. jím pověřeným subjektem za účelem zlepšení specifických vlastností motorového vozidla požadovaných majitelem takového motorového vozidla.*“

1.1. Historie auto tuningu

Historie auto tuningu je spjatá již se samotným vynálezem automobilu. Mnozí majitelé se svá auta snažili již od počátků nejen udržovat v pojízdném stavu, ale také vylepšovat. Avšak tuning jako takový se v Česku poprvé objevil v 70. letech minulého století. Nabídka aut nebyla v té době příliš pestrá a dovoz zahraničních aut byl značně omezen. To byl také jeden z důvodů, proč si lidé začali upravovat auta podle svého vkusu. Mezi první vylepšení patřily všemožné nálepky na dveřích auta či liščí ocase na anténě. Později se začaly potahovat volanty různými materiály, například kožešinou. Důležitý však nebyl pouze vzhled auta a pohodlí, ale také výkon a zvuk. Tuneři začali vylepšovat i motory a výfuky. Po roce 1989 se situace poněkud změnila. Začala se dovážet i auta ze zahraničí a výběr byl pestrý. Automobil se stal cenově dostupnějším zbožím. Kromě samotných aut byl i větší výběr jednotlivých součástek do aut. Velkou inspirací pro tunery byly zahraniční, převážně americké, filmy s rychlými a sportovními auty, například film Rychle a zběsile (Gamepark, 2009; Etuning, 2010 & Livecars, 2011).

1.2.Druhy tuningu

Tuning se dělí na spoustu různých druhů podle různých hledisek. Je možné dělit na tuning podle typu upravovaných aut. Finančně náročné je například vylepšování nových drahých aut (BMW, Audi, ...). Jinou možností je upravovat auta starší, často z druhé ruky. Mnohdy tento způsob není levnější. Otázkou také je, zda si tuneři vylepšují své auto sami či si ho nechávají tunit od profesionálů.

Další dělení se odvíjí od stylu tuningu. Někteří preferují spíše styl sportovní, kdy připevňují na auto různé nárazníky, křídla a vylepšují motor. Někteří vyznávají spíše luxusní styl, proto lakují auto třpytivými barvami a potahují sedačky kůží. Jiní se snaží o rekonstrukci do retro stylu a mnoha dalších.

Další rozdělení vychází ze zaměření se na určitou oblast vozidla. Prvním typem tohoto rozdělení je performace. V tomto případě se jedná čistě o výkonnostní tuning, jde o snahu vytvořit vozidlo co nejnižší váhy a co nejvyššího výkonu. V performaci záleží na typu a objemu motoru, na výkonu brzd atd. Dalším typem je styling. Cílem stylingu je odlišit se od sériových vozidel, vylepšit auto vzhledově. V případě nepovedeného díla používají tuneři pojem „tuzing“. Pojem tuzing také používají konzervativnější fanoušci tuningu pro charakteristiku vozidla vylepšeného pouze stylingově, nikoliv funkčně. Styling auta záleží čistě na vkusu majitele, přesto vyčleňujeme několik podtypů. Německý je otázkou perfekcionalismu. Vyznačuje se zahlazením všech úchytek a lišt. Jde o efekt jednolitosti. Španělský se vyznačuje velkými koly, nízkými podvozky a spoilery. Dalším je styl low-rider, jedná se o obrovská auta s nízkými podvozky. Tento styl pochází ze Spojených států. Portorikánští přistěhovalci v takových autech kontrolovali svá ghetta. Hot rod styl pochází také z USA. Po válce měli američtí vojáci hodně peněz, investovali je do vylepšování svých aut. Sundávali blatníky a jiné nepotřebné součásti a vylepšovali výkon motoru. Styl custom koření také v USA. Jedná se o předělávání všech úchytek a tvaru auta. Zároveň je známý pestrým lakováním s různými efekty, například plameny. Posledním podtypem stylingu je rat style. Jde o auta prorezlá zvenku, opticky jakoby ve velice špatném stavu, ale technicky ve velice dobré kondici. Podvozky bývají nízké. Kromě performace a stylingu je v hlavním rozdělení třetím typem tuningu audio vylepšování. Jde o speciální tunění, při kterém jsou instalovány reprobedny, přehrávače a ozvučovací zařízení přímo do kufru auta, do dveří, místo zadních sedadel a podobně. Často je snaha o výkonnostně co nejsilnější audioaparaturu (Livecars, 2011).

Dalším způsobem vylepšování automobilu je čiptuning. Jedná se o zoptimalizování a sladění dat v řídicí jednotce. Zlepší se tak tlak a vstřikování pohonné hmoty a její koloběh pohonným systémem. Zlepší se tak výkon vozidla. Čiptuning je možné realizovat dvěma způsoby. Prvním je instalace powerboxu (sekundární řídicí jednotka) a další je nahrání speciálního programu do řídicí stávající řídicí jednotky (Topracing, 2010).

Specifickým druhem auto tuningu je tuning virtuální. Ve virtuálním prostředí mohou tzv. „V-tuneři“ upravovat fotografii vozidla nepřeborným množstvím způsobů. Nejčastěji používaný program na úpravu virtuálních fotografií je Adobe Photoshop či Corel Photopaint. Další výhodou je finanční snesitelnost. Počítačové programy pro tunery jsou cenově mnohem přijatelnější, než tuning v reálném světě. Zároveň může virtuální zázemí sloužit jako předloha pro následný tuning vlastního hmotného vozidla. Ve světě virtuálního tuningu se na internetu organizují i různé soutěže a ligy (Virtual-tuning, 2010).

1.3. Nejběžnější tuningové součástky a druhy vylepšení

Auto lze vylepšovat jak vizuálně, tak výkonnostně a auditivně, jak jsem uvedla výše. Mezi základní vizuální vylepšení patří osvětlení. Takovými prvky mohou být například stroboskopy (krátce blikající světélka na blinkrech či předních světlech), led diody (různobarevná světla v interiéru i exteriéru), neonové trubice (často osvětlující podvozek či interiér auta) a xenonová světla (světla zvyšující rozhled řidiče za tmy). Velice oblíbená v rámci stylingu bývají přídatné či prostorově vystupující součástky. Takovými mohou být přitlačná křídla (imitace sportovních aut, většinou pouze estetický ráz), prodloužené blatníky do šířky (využití v případě paralelního rozšíření nápravy a tak i zvětšením vzdálenosti mezi koly), protažení nárazníků směrem dolů, předělané či zavařené kliky dveří, snížené/nastavitelné podvozky, vzpěry podvozku (kromě estetické funkce zabraňují kroucení karoserie při vysokém namáhání) a karbon (vzhledem ke svým fyzikálním vlastnostem velice oblíbený, avšak drahý materiál, často nahrazován samolepkami). Dalšími zkrášlovacími prvky jsou například samolepky, zatmavená skla (speciální folie nebo pokovení oken) a sportovní víčka nádrže (imitace uzávěrů sportovních automobilů). Mezi interiérová vylepšení patří kožené potahy na autosedačky, sportovní sedačky, vnitřní osvětlení, potahy na volant, desénové řadicí páky, atd. (Livecars, 2011).

Existuje celá řada vylepšení pro docílení lepšího výkonu auta, vyjmenuji alespoň některé základní. Jedním z nich je laděný výfuk. Díky rychlejšímu odvodu spálených výfukových plynů se zvyšuje výkonnost auta. Záleží však, zda jde o výměnu celého výfuku či pouze koncové části, to by se potom jednalo pouze o styling bez vlivu na výkon auta. K výfuku se váže i rezonátor, který zajistí hlasitý zvuk vydávaný při jízdě. Textilní vzduchové filtry umožní průchodu většího množství vzduchu karburátorem, zvyšují tudíž také výkon vozidla. Dalším způsobem pro zlepšení výkonnosti auta je přidávání oxidu dusného do motoru. Motor je však třeba předem speciálně upravit (Livecars, 2011).

Poslední způsob tuningu, audio zařízení, se instaluje nejčastěji do oblasti zadních sedaček, případně v kufru či ve dveřích automobilu. Tuneři preferují co nejsilnější a nejvýkonnější zařízení s hlasitým zvukem. Tomu pomáhají zesilovače.

1.4. Tuning srazy

Většina auto tunerů má zájem svůj koníček sdílet s ostatními. Proto pořádají setkání několikrát do roka, tzv. tuning srazy. Ty obvykle probíhají v letní sezóně, tedy od jara do podzimu. Běžným doprovodem každého srazu bývá hlasitá hudba, stánky s občerstvením a s širokou nabídkou potřeb pro auto tuning. Zároveň bývá častým bodem programu i závod, autodrom a promenáda vozidel, kaskadérská představení. V rámci tuning srazu také probíhá soutěž o nejlepší tuning v různých kategoriích. Kromě veřejných tuning srazů existují i srazy klubové. Klubový sraz bývá obvykle specifikován výrobcem automobilu (Škoda, Opel, ...) či typem tuningu (sraz sportovních automobilů, chiptuning sraz, ...) (Tuning team, 2010 & Tuning club zv, 2012).

Kromě srazů se mohou tuneři scházet i v rámci různých tuning klubů. Přijetí do takového klubu však nebývá samozřejmostí. Každý klub je definován určitými pravidly a o přijetí obvykle hlasují stávající členové. Častými pravidly jsou: pravidelný roční poplatek, účast na klubových akcích a reprezentace klubu na tuning srazech. Členové klubu se pak pravidelně scházejí, často měsíčně či dokonce týdně (Tuning team, 2010 & Tuning club zv, 2012).

1.5. Automobilové závody a jiné soutěže

Na programu téměř každého tuning srazu bývá i závod vytuněných vozidel. Závod probíhá většinou na louce či větší vybetonované ploše (např. letišti). Zde jde hlavně o poměření výkonu upraveného motoru. Jednou z nových disciplín motoristických závodů je tzv. drift (drifiting). Jedná se o soutěž obsahující speciální prvek – řízený přetáčivý smyk. Tento sport pochází z minulého století, kdy se v Japonských horských serpentinách proháněli ve vozech jezdci nebezpečnou rychlostí na rovině i v zatáčkách. Pro oblíbenost začal být drift provozován i v jiných zemích. V České republice byl zpopularizován až v roce 2005. Zpočátku se driftovalo hlavně v rámci tuningových srazů, později se z něj vyvinula samostatná disciplína a pořádají se v něm i oficiální mistrovství. Pro úspěšné driftování je potřeba upravit především motor vozidla. Ideální je točivý motor. Dále existuje zařízení, které pomáhá zaznamenávat pohyb automobilu po vozovce a usnadňuje tak řidiči okamžitou orientaci v prostoru (Pernecký, 2009).

I ve Spojených státech jsou závody upravených sériových vozidel velice populární. Jedná se však o druh sportu? Výzkum z ledna 2012 ukazuje, že závodníci mívají reakční čas podobný vrcholovým atletům, basketbalistům či boxerům. V rozhovorech závodníci tvrdí, že důležitější než vlastnosti fyziologické jsou ty psychologické, například odvaha, trpělivost a sebevědomí. Podle výsledků testů pak výzkumníci zjistili, že vlastnosti nevhodné pro dobrého automobilového závodníka jsou: opatrnost, obava z havárie, ohleduplnost, strach z újmy na zdraví, netrpělivost a přílišná agresivita. Naopak vlastnosti vhodné pro úspěšného závodníka jsou: houževnatost, schopnost soustředění se, připravenost na závod, vášně k závodu a dobrodružství, pracovní etika, mírná útočnost, inteligence, vyhledávání nových znalostí, předvídavost, soutěživost a trpělivost.

Soutěže ve světě auto tuningu však neprobíhají pouze na úrovni rychlostně závodní. Vozidla bývají srovnávány i na výstavách. Takových soutěží probíhá ročně hned několik, některé jsou vícekolové, některé jednorázové. Soutěžící mohou své vozidlo přihlásit dle daných kategorií. Rozhodčí pak posuzují vlastnosti a vzhled vozidla. Ve virtuálním tuningu je postup vcelku podobný. Zde je možné soutěžit v kategorii fotografií a kategorii kreslené. Soutěž obvykle probíhá tak, že soutěžící zašlou e-mailem své výtvořky (upravené fotografie či kresby) na danou adresu a porotci následně vyberou vítěze (Pacevet, 2012 & Virtual-tuning, 2012).

1.6. Tuning a média

1.6.1. Tuning a televize

V současné době existuje celá řada motoristických pořadů, které prezentují sériové automobily. Mezi nejznámější české patří Auto Moto Styl vysílaný Českou televizí. Kromě tohoto pořadu je u nás velice známá britská show Top Gear, původně vysílaná na kanále BBC. Tento pořad je velice populární díky přidanému humoru a nadsázce. V některých dílech se moderátoři nevěnují pouze prezentaci sériových vozů a jejich porovnání, ale dávají rady, jak si své vozidlo vylepšit (Top Gear, 2008). Televizní pořad zaměřený přímo na tuning jsou Tuningové války (Car Warriors), který pochází z USA. Jedná se o soutěž mezi dvěma týmy, které soutěží, kdo z nich v určitém čase lépe vylepší již nepojízdný vůz. Na stránkách ČSFD je tento pořad hodnocen uživateli velice pozitivně, od kritiků dostal 70%. Diváci tuneři hodnotili pozitivně hlavně soutěživou náladu pořadu, jasně daná pravidla, vysokou úroveň soutěživých a přísun nových nápadů (ČSFD, 2013).

Z řady filmů zahrnujících motoristickou tematiku je pro tuning pravděpodobně nejzajímavější série filmů Rychle a zběsile. Zde se stále opakují motivy pouličních nelegálních závodů, nebezpečné jízdy, driftingu a boje obyčejných lidí proti oficiálním autoritám a pravidlům. Dalším pro tunery zajímavým filmem je Speed Racer. V tomto snímku můžeme shlédnout příběh člověka, který dokáže řídit auta „smrtnou rychlostí“. Tento řidič se snaží pomstít smrt svého bratra a navíc jezdí ve speciálně upraveném voze, který sestavil jeho otec. Celý film je tedy má tedy za úkol zavděčit se hlavně mužským divákům. Mezi tunery oblíbené filmy patří však i tzv. „Bondovky“. Například ve filmu Quantum of Solace se často odehrávají akční scény v drahých a speciálně upravených automobilech (Tuning.as, 2009).

1.6.2. Tuning a rádio

Tuneři jsou převážně posluchači hlasité a živé hudby. Právě za tímto účelem si do svých vozidel instalují speciální hudební aparaturu, která tento zážitek co nejvíce zesílí. Obvykle si přehrávají vlastní hudbu, na některých vysílacích stanicích však nabízejí programy přímo pro tuto cílovou skupinu. Například rádio Helax inzeruje vysílání hlasité taneční hudby a různé soutěže. Toto rádio je zaměřené na poslech hudby v autě, nikoliv doma. Některá lokální rádia navíc hlásí termíny a programy tuning srazů.

1.6.3. Tuning a časopisy

Snad nejčtenějším tuning časopisem je Autosport & Tuning. Tento měsíčník nabízí svým čtenářům aktuální informace ze světa tuningu, kalendář tuning akcí a fotografie z těch již uplynulých, inzerci, reportáže z tuning klubů, plakáty a mimo jiné i fotografie krásných populárních žen u atraktivních vozů. Dalším podobným měsíčníkem je Tuning Magazine, který vychází u nás i na Slovensku. Kromě tištěných časopisů existuje však celá řada internetových stránek s podobným obsahem, kde se lze dočíst stejně aktuální informace.

1.7. Tuning v reklamě

Reklamy na tuning produkty bývají zpravidla barevně velice pestré. Barvy vynikají převážně na tmavém (hlavně černém) pozadí. Motivy objevující se v tuning reklamách jsou buď celá vozidla, nebo jejich části (kola, přední maska auta, výfuk atd.). Dalším častým motivem bývají ženy v plavkách, spodním prádle či pracovním oblečení. Podle výzkumu Anny Židlíkové (2012) se ukazuje, že sexuálně atraktivní ženy v reklamě odpoutávají pozornost od samotného inzerovaného produktu či služby. Dokonce mohou zvyšovat i mužovo vlastní sebepojetí.

1.8. Tuning a zákon o silničním provozu

Veškeré tuningové i stylingové doplňky se často vymykají zákonům České republiky. V zákoně č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., jak vyplývá ze změn provedených zákony č. 478/2001 Sb., č. 175/2002 Sb., č. 320/2002 Sb., č. 193/2003 Sb., č. 103/2004 Sb., č. 186/2004 Sb., č. 237/2004 Sb. a s přihlédnutím k redakčnímu sdělení Sbírkou zákonů o opravě chyb uveřejněnému v částce 71/2001 Sb. se jasně uvádí:

„Silniční vozidlo je motorové nebo nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí.

Zvláštní vozidlo je vozidlo vyrobené k jiným účelům než k provozu na pozemních komunikacích, které může být při splnění podmínek stanovených tímto zákonem k provozu na pozemních komunikacích schváleno.

Historickým vozidlem nebo sportovně historickým vozidlem ...“ je vozidlo, kterému byl vydán „...registrační průkaz historického vozidla a kterému byla ministerstvem vydána zvláštní registrační značka pro historické vozidlo“ (Zákon č.56/2001 Sb., 2008, 1).

Takto jsou definována vozidla, která se mohou účastnit silničního provozu. Běžná a zvláštní vozidla se řídí zákonem k provozu na silničních komunikacích a historická vozidla musí schválit Ministerstvo dopravy. Dále pak uvádí další specifikace pro provoz těchto vozidel: *„Historické vozidlo lze provozovat na pozemních komunikacích jen na základě registračního průkazu historického vozidla a se zvláštní registrační značkou pro historické vozidlo. Sportovní vozidlo lze provozovat jen na základě povolení vydaného ministerstvem... Na pozemních komunikacích nelze provozovat historické vozidlo, které nespĺnilo testování. Testování u historického vozidla nahrazuje technickou prohlídku“ (Zákon č.56/2001 Sb., 2008, 37).*

V následujících bodech jsou zmíněny prvky a součásti vozidla, na které se vztahuje tento zákon. Tyto součásti pak také musejí splňovat určité parametry a měly by být oficiálně schváleny příslušným státním zřízením. *„Systémem vozidla jsou například brzdy nebo zařízení pro snížení emise... Konstrukční částí vozidla je například svítlna... Samostatným technickým celkem vozidla je například zadní nárazník vozidla, pevná nebo výměnná nástavba vozidla“ (Zákon č.56/2001 Sb., 2008, 1-2).*

Z následujícího úryvku téhož zákona se jeví, že je možné najít i výjimky vztahující se k výše uvedeným článkům. Zároveň však existují jisté parametry vozidla, které není možné připustit v žádném případě. *„Výjimky nelze povolit z technických požadavků týkajících se:*

a) brzd,

b) vnějšího hluku,

c) emise škodlivin ve výfukových plynech,

d) odrušení vozidla a elektromagnetické kompatibility“ (Zákon č.56/2001 Sb., 2008, 16).

Otázka vnějšího hluku je pro auto tuning velice důležitá. K hlavním prvkům vylepšováním vozidla totiž patří speciální a často i rezonující výfuky. Tyto výfuky se instalují právě za účelem zvýšení hluku vozidla. Dalším hlasitým prvkem tuningu automobilu je audio soustava s velkým výkonem. Jak jsem zmiňovala v kapitole výše, hlavním důvodem instalace reprobeden často i na místo zadních sedadel je právě přehrávání velice hlasité hudby (i během jízdy).

Dalším bodem vylučujícím pohyb vozidla na běžných komunikacích je emise škodlivin ve výfukových plynech. Tuneři často přidávají do motoru různé chemické podpůrné přípravky. Například přidávání oxidu dusného do speciálně vylepšeného motoru.

V následujícím odstavci jsou v tématu auto tuningu k diskuzi všechny body vylučující vozidlo pro provoz na pozemních komunikacích. Bod a) se týká závad na technickém stavu. Avšak různá, často i technická, vylepšení nemusí nutně znamenat závadu či ohrožení bezpečnosti provozu. V bodě b) se hovoří o životním prostředí. Opět se zde objevuje otázka hlasitosti jízdy a hlavně složení výfukových plynů. Zda má tuner schválené své vozidlo podle tohoto zákona, jak se uvádí v bodě c), je otázkou. Někteří tuneři jsou důslední a snaží se své vozidlo provozovat v souladu se zákonem. Pokud nevyhovuje daným standardům, mají ho jen zaparkované v garáži, nebo se alespoň nepohybují na pozemních komunikacích. Jiní tento zákon jednoduše nedodržují. Podobně by se dal okomentovat i následující bod d).

„Silniční vozidlo je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích, pokud:

- a) pro závady v technickém stavu bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích,*
- b) poškozuje životní prostředí nad míru stanovenou prováděcím právním předpisem,*
- c) provozovatel vozidla neprokáže jeho technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích způsobem stanoveným tímto zákonem,*
- d) byly na vozidle provedeny neschválené změny anebo zásahy do identifikátorů vozidla, například VIN“ (Zákon č.56/2001 Sb., 2008, 19).*

Evropská unie se pokouší o další zpřísnění technických požadavků na stav vozidel týkající se především zásahů a změn prováděných na vozidle. Ve Velké Británii se proti této vyhlášce zvedla vlna protestů. Podle ní by každé vozidlo po celou dobu své životnosti

muselo zůstat ve specifikaci, kterou opustilo továrnu. Vylučují se tak veškeré úpravy, nedovolená by byla i výměna stěračů. Zákon by se tak dotkl i Federace klubů britských historických vozidel, modifikace a úpravy jsou totiž nedílnou součástí automobilové historie. Navíc vzhledem k tomu, že většina vozidel v Británii je určitým způsobem upravena, měla by tato reforma dalekosáhlý ekonomický dopad (Auto cz, 2012).

1.9. Volba vozidla

Volba typu automobilu bývá často otázkou peněz, sociálního statusu, vkusu a občas i životního stylu. Někdo potřebuje automobil kvůli dojíždění do zaměstnání, někdo v něm vozí svou rodinu o víkendech na chalupu a další zase rád dobře vypadá v nablýskaném moderním voze. Někdo vybírá auto podle značky, někdo podle barvy, někdo podle velikosti a jiný podle ceny. Každopádně ale vůz do jisté míry zrcadlí osobnost svého majitele. V 70. letech proběhl výzkum za spolupráce s Larsem Pernerem srovnávající oblíbenost dvou amerických výrobců automobilů. Ukázalo se, že zákazník si nevybírá automobil pouze s praktickými záměry, ale také částečně i podle svého vkusu. Podle tohoto výzkumu se ve vybraném voze často zrcadlí ta část osobnosti, kterou majitel skrývá. Například tichý a nevýrazný muž si pořídí červené a moderní auto (Izzo, 2012).

Lidé, kteří vlastní automobil hlavně z praktických důvodů, často vybírají typ vozu podle spotřeby paliva. Vozidla přizpůsobená pro jízdu v terénu mívají spotřebu většinou vyšší, kdežto vozy uzpůsobené hlavně pro pohyb na silnici takovou spotřebu mít nemusí. V americkém výzkumu z roku 2010 se ukázalo, že lidé si vybírají automobil podle ceny paliva a spotřeby daného vozidla. Výzkumníci Jeihani a Sibdari podle statistik prodaných aut ve Spojených státech z let 1990-2007 zjistili, že nejvíce se prodalo menších vozidel a sedanů. Na druhém místě pak byly středně velké vozidla a na třetím pak dodávky, vany a velké sedany. Celkový prodej aut kolísal spolu s cenami paliva (Jeihani & Sibdari, 2010).

Podle kalifornského výzkumníka J. Kima (2012) souvisí výběr vozidla s místem trvalého bydliště lidí. Mnozí Američané si totiž vybírají svůj vůz podle velikosti a spotřeby paliva. Kim dokonce předpokládá, že vzrůst spotřeby paliva v automobilu zapříčiňuje urbanizaci, tedy stěhování amerických občanů do měst.

Výběr typu automobilu záleží také na budoucích uživatelích. Pokud se mladý člověk, často čerstvě plnoletý, rozhodne udělat řidičský průkaz, předpokládá se, že potom

bude chtít sám vozidlo i řídit. Naskytá se možnost půjčit si auto od rodičů, či si koupit vlastní. Pokud si teenager vybírá vozidlo sám, často se řídí cenou. Pokud ale chtějí automobil darovat svému potomkovi rodiče a podílejí se tedy na výběru, chtějí pro něj často spíše bezpečnost. Výzkum Hellinga, McCartta a Haire (2007) ukazuje, že rodiče pořizují svým dětem středně velká vozidla, protože jejich parametry se jim zdají být bezpečnější, než u vozidel menší či větší velikosti. Rodiče mají snahu své děti chránit před dopravní nehodou a ublížením na zdraví. Bezpečnost je u nich na přednějším místě, než cena vozidla či spotřeba paliva.

Někteří zájemci o koupi automobilu často preferují ojetý vůz před novým, hlavně z důvodu nižších pořizovacích či celkových nákladů. Podle propočtů A. Zicha (2012) téměř vždy vychází levněji vozidlo ojeté, avšak občas je rozdíl od nového téměř zanedbatelný. Na novém voze se však nepředpokládá tolik oprav ani vysoké náklady na údržbu. Avšak některým lidem se opravy a úpravy vozidla stávají koníčkem.

2. Osobnost

2.1. Psychologické definice osobnosti

Psychologický výzkum osobnosti započal ve 20. století, kdy bylo nutné vysvětlit, proč reagují na podnět různí lidé různě. Prvními výzkumníky byli tedy behavioristé. Například J. P. Guilford (1959; in Nakonečný, 2009) definuje osobnost jako jedinečný systém rysů a E. R. Guthrie (1944; in Nakonečný, 2009) jako systém zvyků (Nakonečný, 2009).

Existuje celá řada různých dalších pohledů na osobnost. Cakirpaloglu ve své knize (2012) uvádí, souhrnnou definici na základě studia více definic: „*Osobnost představuje souhrn, souvislost či propojení charakteru, temperamentu, schopností a také konstitučních vlastností člověka.*“ Dále mezi klasickými definicemi osobnosti cituje Cakirpaloglu Hanse J. Eysencka, (1947, 25; cit. Cakirpaloglu, 2012), podle kterého „*osobnost představuje souhrn skutečných a potenciálních vzorů chování organismu, které determinují dědičnost a prostředí; osobnost vyvěrá a vyvíjí se skrze funkční součinnost čtyř hlavních odvětví: kognitivní (inteligence), konativní (charakter), afektivní (temperament) a tělesná oblast (konstituce)*“. Další ukázkou v jeho knize je definice podle Raymonda Cattela (1967, 25; cit. Cakirpaloglu, 2012), který definuje osobnost jako „*to, co sděluje, jak se člověk bude chovat v dané situaci.*“ Cakirpaloglu neopomenul ani na definice Gordona Allporta. První je z roku 1937: „*Osobnost je dynamická organizace těch psychických systémů v jedinci, které determinují jeho jedinečné přizpůsobování v jeho okolí*“ (Allport, 1937, 48; cit. Cakirpaloglu, 2012, 17). O více než 20 let později formuloval Allport další definici, která zní: „*Osobnost představuje dynamickou organizaci těch psychických systémů v jedinci, které určují jeho charakteristické myšlení a aktivitu*“ (Allport, 1961, 28; cit. Cakirpaloglu, 2012, 17). Později uznává Allport (1963; in Nakonečný, 2009), že osobnost jako komplex několika zákonitostí: Každý člověk je podle tohoto pojetí 1) shodný se všemi ostatními lidmi (univerzální zákonitosti), 2) shodný s některými jinými lidmi (skupinové zákonitosti) a 3) není shodný s žádným jiným člověkem (idiosynkratické zákonitosti). Znamená to tedy, že i když je jedinec individuálně odlišný od ostatních, může mít něco společného třeba i s určitou skupinou lidí a případně existují i určité zákonitosti platné pro celou společnost (Nakonečný, 2009).

Pavel Říčan (2010) dělí definice osobnosti na kategorie podle typu pohledu. V první kategorii, kde je osobnost chápána jako hodnotící pojem, cituje Vladimíra Smékala:

„Člověk je osobností tehdy, když má svou tvář, když je autorem svých činů, když nekopíruje a nenapodobuje, ale když zodpovědně stojí za tím, co dělá, když jedná s vědomím důsledků svých činů (...). Osobnost je dána především tím, jak dovede (...) kontrolovat svou činnost svým svědomím a tím, jak uvědoměle, odpovědně a ohleduplně řeší úkoly svého života.“ (2004, 28; cit. Říčan, 2010, 13).

Pokud chápeme osobnost jako lidskou individualitu, zaměřujeme se hlavně na člověka, jako odlišnou bytost od ostatních jedinců (často téhož věku a pohlaví). Každý člověk je jedinečný. Posledním pohledem na osobnost je jako na strukturu celku psychiky. Tím chce autor říci, že můžeme zkoumat osobnost podobně, jako např. anatomii lidského těla (Říčan, 2010).

2.2. Vývoj osobnosti

Po narození má člověk před sebou dlouhou cestu života, na které se utváří jeho osobnost. Na jedné straně je vývoj determinován biologickými hybnými silami, na druhé společností, ve které žijeme. Biologický vývoj zahrnuje i mozek, který pak usměrňuje duševní vývoj. Vývoj našeho těla pak vytváří různé příležitosti a zároveň omezení pro naše akce. Například vrásky a pleš jsou pro stárnoucího muže signálem, aby přizpůsobil svůj styl života nové vizáži. Toto může takovému muži způsobit zhoršení nálady a mnohdy i deprese, které pak vedou k prohloubení vrásek. Je to zacyklený kruh, jednotlivé složky vývoje spolu úzce souvisí. Velkou mírou však naši osobnost ovlivňuje i náš vnitřní svět, to, jací jsme uvnitř (Říčan, 2004).

Každý jedinec se vyvíjí v souvislosti se společností. Velký vliv má i výchova. Postavení člověka ve společnosti je určitým způsobem organizováno z hlediska pohlaví, věku, socioekonomického postavení, zaměstnání a člověk tak vykonává v životě určité sociální role (Nakonečný 1995).

2.3. Psychické vlastnosti osobnosti

Psychické vlastnosti osobnosti (rysy) jsou klíčové aspekty psychologie osobnosti aplikované v praxi. Podle Nakonečného (2009) rozlišujeme dvě třídy psychologických charakteristik: charakteristiky vlastností psychických procesů a charakteristiky psychických vlastností osobnosti. J. P. Guilford (1959; in Nakonečný, 2009) chápe rys jako relativně trvalý způsob, jímž se jedinec liší od druhého. Je to dispozice reagovat určitým způsobem v různých situacích. Podle G. W. Allporta (1937; in Nakonečný 2009) jsou „*rysy poslední skutečností psychologické organizace osobnosti.*“ Osobnost je zároveň systém dispozic, které vysvětlují individuální zvláštnosti v chování v různých situacích (Mischel, 1981).

V případě vypjaté životní situace je pro řidiče důležitá vlastnost odolnost proti stresu a jiné zátěži. Pokud řidič tuto vlastnost nemá, v náročných dopravních podmínkách pak hrozí vysoké riziko dopravní nehody, která se snadno přemění v naprostou katastrofu. Podle Paulíka je odolnost „*schopnost nenechat se výrazněji vyvést z míry, rychle po odeznění zátěže obnovit původní stav a kreativně využít poznatky z již zvládnuté zátěže s vynaložením odpovídajícího volního úsilí v další adaptaci*“ (Paulík, 2010, 102). Pokud by tedy každý řidič byl maximálně odolný vůči zátěži, pravděpodobně by existovalo jen minimum příčin k dopravním nehodám. V případě řidičů profesionálních či dokonce řidičů závodních bývá na odolnost stavěn o to vyšší důraz.

2.4. Temperament

Temperament je jednou ze základních komponent lidského duševního života. Je to soubor formálních vlastností osobnostní dynamiky, který se úzce pojí s vlastnostmi a činnostmi nervové soustavy, s vlastnostmi neurohormonálního systému a se způsobem, jakým probíhají sociální interakce jedince (Nakonečný, 2009).

Na základě typologie temperamentu Hippokrata a Galéna vytvořil H.J. Eysenck typologii temperamentu, která vychází z faktorového šetření osobnosti. Eysenck zjistil, že individuální variace psychiky a chování způsobuje malý počet faktorů: psychoticismus,

extroverze a neuroticismus. Dále zjistil, že extroverze a neuroticismus jsou vrozené dimenze se dvěma póly. Kombinacemi čtyř pólů vznikají různé typy osobností: sangvinik, flegmatik, choleric a melancholik (Cakirpaloglu, 2012). Na základě Eysenckova dotazníku je možné predikovat řidičské chování a míru nehodovosti. Studie ukazují vyšší míru nehodovosti u extrovertů na základě jejich výpovědí. Příčinou je jejich vyšší tendence riskovat (Matthews a kol., 1991; in Břimková, 2010).

Chování řidiče v dopravních situacích temperament ovlivňuje velice vysokou mírou, avšak dále je ovlivňováno součinností rysů a situací. Je však zjištěno, že extroverti se při jízdě projevují více dynamicky a překypují vzrušením, napětím a neustálou změnou. Avšak při jednotvárné jízdě, například v noci nebo po dálnici jsou netrpěliví a jejich pozornost ochabuje. Introverti sice neztrácejí tolik pozornost při jednotvárné jízdě, ale spíše díky úniku do svého vlastního vnitřního světa (Havlík, 2005).

2.5.Schopnosti a dovednosti

Schopnosti jsou psychofyzické dispozice k výkonu. Výkon hraje v životě člověka významnou roli. Cattell (1971; in Nakonečný, 2009) definoval faktory vedoucí k výkonu: schopnosti centrální (vrozené intelektové vlastnosti), schopnosti lokální (vlastnosti smyslových orgánů a motoriky), instrumentální struktury (učení získané dovednosti) a neintelektové faktory (motivace, nálady, únava a jiné přechodné stavy). Podle Havlíka (2005; in Suchan, 2012) vyjadřují schopnosti širokou škálu osobnostních dispozic nutných k provádění určitých činností a tvoří předpoklad k výkonu. Vytvářejí se na vrozeném podkladě a rozvíjejí se sociálním i jiným učením a tréninkem. Schopnosti jsou tedy předpoklady pro dovednosti. Dělí se na rozumové, psychomotorické a mechanické.

Dovednosti jsou specifické prakticky se uplatňující schopnosti. Každá dovednost může být v základu tvořena několika různými schopnostmi (Tardy, 1964; in Nakonečný, 1995).

V současné době jsou na osobu řidiče kladeny poměrně vysoké nároky. Dopravní podmínky v České republice ani jinde na světě nejsou jednoduché. Zvládnutí běžné dopravní situace vyžaduje jistou dávku soustředění, tréninku a i některé osobnostní předpoklady. Podle zákona č.361/2000 Sb. se provozu nesmí účastnit osoba, která kvůli

věku či sníženým tělesným nebo duševním schopnostem mohla provoz ohrozit. Dále může motorové vozidlo řídit pouze držitel příslušného řidičského oprávnění (či žadatel o toto oprávnění, viz. autoškola). Při provozu na pozemních komunikacích nese člověk velkou zodpovědnost nejen za sebe a případné spolujezdce, ale i za své vozidlo, ostatní účastníky provozu a případné jiné vlivy (lesní zvěř, atd.). Pro zvládnutí takové mnoha faktorové situace jsou podstatné předpoklady ze strany řidiče.

Podle Havlika (2005) tvoří komplexní kapacitu člověka pro činnost řidiče zdravotní (biologický, psychofyzilogický a sensorický) stav, osobnostní vlastnosti, schopnosti, dovednosti, znalosti a zkušenosti a morální vlastnosti. Specifická komponenta zdravotního stavu je pak především vyšší kvalita smyslových orgánů, především zraku. Mezi důležité osobnostní vlastnosti pro řidiče patří přizpůsobivost, potřebná pro zvládnutí rychlých změn v dopravních situacích, a emoční stabilita. Ze schopností je nejdůležitější koncentrace pozornosti a schopnost správně a rychle vnímat, hodnotit, rozhodovat a reagovat. U dovedností hrají důležitou roli psychomotorika a koordinace pohybů. Znalosti a zkušenosti jsou důležité především k oddělení podstatné od nepodstatných podnětů a pro dodržování předepsaných dopravních norem.

Jednou z nejdůležitějších schopností řidiče je schopnost přizpůsobit se dané dopravní situaci. Přizpůsobivost neboli adaptace představuje takové chování organismů, které jim umožňuje přizpůsobení se podmínkám (prostředí), v nichž žijí, a tak je nezbytnou podmínkou pro přežití. Přizpůsobivý člověk se neustále musí vyrovnávat s nároky vnějšího i vnitřního prostředí a snažit se o určitou rovnováhu. Piaget (1970) rozlišuje dva základní typy adaptace: pasivní typ přizpůsobování se nárokům prostředí označuje za akomodaci a aktivní adaptaci spočívající v přizpůsobování prostředí sobě za asimilaci (Piaget, 1970; in Paulík, 2010). Většina situací, které vyžadují přizpůsobení se lidského organismu, může zpočátku souviset se stresovou situací. Kromě fyziologického doprovodu se stresová reakce člověka projevuje i převážně neuvědomovanými obrannými mechanismy (Paulík, 2010).

Řidičovo chování se vyznačuje akomodací i asimilací. K akomodaci dochází kupříkladu v případě jízdy v neustále se střídajícím terénu. Řidič je nucen přizpůsobovat se rychlostí či stylem jízdy. K asimilaci pak dojde, když se jedná o vozidlo jako takové. Řidič si zakoupí vozidlo a později zjistí, že mu v některých ohledech nevyhovuje. Poté se může

rozhodnout buď k zakoupení vozidla nového či přetvoření toho stávajícího. V případě druhého řešení se většinou jedná o tuning.

Emoční stabilita řidiče je jedním z předpokladů bezpečné jízdy. Ve vypjatých dopravních situacích je mnohdy nezbytné udržet klid a nezpanikařit. Několik čínských výzkumníků uskutečnilo studii o souvislosti emoční stability a konfliktu ve skupině. Ukázalo se, že emoce se často vymykají kontrole při konfliktu ve vztazích ve skupině (Li, Chun, Ashkanasy & Ahlstrom, 2012). V případě dopravní situace se sice potkávající se řidiči vozidel nedají považovat za skupinu, přesto pokud dojde k jakékoliv nesrovnalosti (např. řidič prvního vozidla považuje řidiče druhého vozidla za brzdícího provoz, zatímco řidič druhého vozidla považuje řidiče prvního vozidla za neopatrného a příliš rychle jedoucího), často ztratí někteří účastníci provozu kontrolu nad svými emocemi. Jiní reagují agresivně, jiní se rozplácí. Pokud dokonce probíhá konfliktní situace uvnitř vozidla mezi jednotlivými pasažéry, riziko dopravní nehody je také vysoké.

Dalším důležitým faktorem v případě osobnosti řidiče vozidla je schopnost koncentrace pozornosti. Podle Plhákové (2007, 77) je pozornost *„mentální proces, jehož funkcí je vpouštět do vědomí omezený počet informací, a tak ho chránit před zahlcením velkým množstvím podnětů. Základní vlastností pozornosti je selektivita – výběrovost. Pozornost lidem umožňuje monitorovat vnější i vnitřní prostředí a vybírat z něj pouze ty podněty, které si v daném okamžiku přejí nebo potřebují uvědomit, přičemž ostatní ignorují.“* Ten, kdo někdy řídil vozidlo v silniční dopravě, jistě ví, že počet takových podnětů se velice liší v různých situacích. Například při jízdě poklidnou vesnicí se na cestě neobjevuje takové množství dopravního značení, jako při jízdě krajským či jiným větším městem. Na venkově je třeba dávat pozor na volně pobíhající zvířata, ve městě se zase vyskytuje velké množství chodců a ostatních účastníků silničního provozu. Navíc mohou naši pozornost rozptylovat všemožné reklamní nápisy a tabule. Když se navíc do takové situace přidá spolujezdec jako rušivý element, může být opravdu náročné udržet pozornost na pouhou jízdu.

Při řízení vozidla hraje důležitou roli i jistá předvídatost. To, že řidič vnímá celkovou dopravní situaci, je základním předpokladem. Avšak je nadmíru důležité, aby byl také schopen předvídat následující dění a jednat podle toho. Pro takovou předvídatost je nutná maximální koncentrace pozornosti. Pozornost však není možné udržet v chodu na

tak vysoké úrovni nekonečně dlouhou dobu, proto se řidičům doporučují pravidelné přestávky v řízení (profesionální řidiči je mají ze zákona povinné).

Pozornost řidiče by v ideálním případě měla být plně koncentrovaná na jízdu, avšak rozptýlená po všech detailech dopravní situace. Řidič by měl neustále měnit směr pohledu a neustrnout pouze na jednom bodě. Následný vývoj dopravní situace může ovlivnit i přehlédnutí zdánlivých maličností, jako např. ruky cyklisty, vychylujícího se předního kola předjížděného vozidla či nohy chodce v průhledu pod stojícím autobusem (Besip, 2012).

2.6. Postoje

Podle G. W. Allporta (1935; in Nakonečný, 1995, 188) je postoj „*mentální a nervový vztah pohotovosti, organizovaný zkušeností a vyvíjející direktivní nebo dynamický vliv na odpovědi individua vůči všem objektům a situacím, s nimiž je v relaci.*“

Postoje je možné dělit na centrální a okrajové z hlediska subjektivní důležitosti. Centrální jsou ty, které se týkají významných objektů (rodina, zaměstnání, koníček), okrajové jsou ty méně významné (Nakonečný, 2009).

Jedním ze způsobů formování postojů je formování pod vlivem modelů a institucionálních faktorů (normy a ideje, které prezentují církve, politické strany, kluby a jiné organizace, se kterými se jedinec ztotožňuje) (Nakonečný, 2009). V rámci některých motoristických či přímo tuningových klubů existují určitá pravidla a normy, které se mohou podílet na vytváření postojů jejich členů. Tuning klubů existuje celá řada, liší se od sebe především vyznáváním určitého typu a značky automobilu.

2.7. Motivvy

Motivy jsou funkční prvky patřící ke struktuře osobnosti, které určují směr a intenzitu jejího chování (Nakonečný, 2009).

„Souhrn všech intrapsychických dynamických sil neboli motivů, které zpravidla aktivizují a organizují chování i prožívání s cílem změnit existující neuspokojivou situaci

nebo dosáhnout něčeho pozitivního“ je podle Plhákové (2007, s. 319) motivace. Plháková dále dělí motivy na sebezáchovné, stimulační, sociální a individuální psychické.

2.7.1. Sebezáchovné motivy

Sebezáchovné motivy zahrnují základní snahu všech živých bytostí, kterou je udržet se při životě. Řízení vozidla může paradoxně tuto snahu člověka podporovat, ale zároveň vyvracet. Mnoho lidí potřebuje své auto k dojíždění do zaměstnání či dokonce k samotnému pracovnímu výkonu. Zaměstnání je nezbytné k naplnění základních životních potřeb skrze honorář za ně získaný (pití, jídlo, ubytování, ...). Na druhou stranu je jízda autem jedním z nejnebezpečnějších způsobů dopravy. Další kapitolou by pak mohla být otázka automobilových závodů. Profesionální závody bývají z hlediska bezpečnosti závodníků zajištěny (helmy, ochranné oblečení, speciální bezpečnostní pásy, přítomnost zdravotníka na závodisti), ale pouliční závody vozidel tato zajištění často nemívají. Navíc vylepšení v rámci auto tuningu znamenají takové změny na vozidle, které nebyly oficiálně schváleny z hlediska bezpečnosti silničního provozu. Mnohé úpravy na vozidle by neměly mít na silniční dopravu vliv (speciální lak, karbonové nálepky, pochromování, křídla, atd.), ale vozidlo s upraveným motorem za účelem zvýšení výkonnosti může v rukou nezodpovědného a riskujícího řidiče znamenat silniční katastrofu.

2.7.2. Stimulační motivy

Lidé potřebují být k dosažení duševní pohody neustále vyváženě stimulováni po stránce duševní i tělesné. Podle teorie optimální úrovně aktivace neusilují lidé o dosažení rovnováhy a klidu, ale o zvýšení vnitřního napětí a vzrušení. Příliš vysoká či příliš nízká aktivační úroveň je subjektivně nepříjemná (Berlyne, 1965; in Plháková, 2007). V motoristickém světě může vzrušení vyvolat například jízda atraktivním autem či rychlá jízda. Atraktivní auto znamená pro každého něco jiného, tuneři se takový automobil snaží vytvořit vlastními silami podle vlastních představ. Přetvářejí i motory za účelem zvýšení výkonnosti a tudíž i rychlosti vozidla.

Podle Marvinu Zuckermana (1978; in Plháková, 2007) mají někteří lidé potřebu vyhledávat nové a neobvyklé zážitky. O takových lidech mluví jako o dobrodruzích. Při výzkumech se totiž ukázalo, že nemají zájem pouze o zážitky vzrušující, ale rádi se

zúčastní i meditačních sezení a pokusů na senzoričnou deprivaci. Tuneři jsou jistým způsobem dobrodruzi. Sériové vozy pro ně nejsou dostatečně atraktivní, protože jsou všechny stejné a nijak nezvyklé. Proto se snaží naplnit potřebu neobvyklých zážitků jízdou v jedinečném a originálním automobilu.

2.7.3. Sociální motivy

Jedním z hlavních znaků auto tuningu je setkávání na tuning srazech. Tento sociální motiv se nazývá afiliace. Murray (1938; in Plháková, 2007) definoval potřebu afiliace jako potřebu vytvářet přátelství a společenské vazby, kontaktovat se s druhými lidmi, připojovat se k nim a žít s nimi. Nejde podle něj o tendenci ostatní ovládat, spíše být ve společnosti akceptovaný a oblíbený. Podle H. Schachtera (1959; in Nakonečný, 1995) se již u dítěte útlého věku objevuje sociální závislost jako potřeba sociálního kontaktu s matkou a později i s jinými osobami. Také podle Alfreda Adlera je jednou ze základních lidských tendencí pocit sounáležitosti. Všichni lidé mají tedy tendenci někam patřit, chtějí mít ve společnosti své vlastní místo (Dreikurová-Fergusonová, 1993; in Plháková, 2007). Za tímto účelem vznikají různé tuning kluby. Ty ve svých členech vzbuzují pocit sounáležitosti. V rámci společnosti tuning klubu existuje mezi jednotlivými členy i určitá hierarchie. Postavení členů klubu v takové hierarchii ovlivňuje kvalita a vzhled vytuněného vozidla, výsledky na závodech vozidel, prezentace člena na tuning srazech apod.

K sociálním motivům patří i touha po moci, kterou definuje Adler snahu překonat pocit méněcennosti a stát se nadřazeným. To je podle něj naprosto přirozený proces. Za určitých podmínek a pod vlivem nepříjemných zkušeností z dětství se pocit bezmoci a slabosti u člověka natolik zesílí, že vede ke komplexu méněcennosti (Adler, 1999; in Plháková, 2006). Kohoutek (2009) na základě Adlerových teorií dále rozvíjí tuto myšlenku a tvrdí, že kompenzace pocitu méněcennosti může mít různé formy. První formou je přiměřená kompenzace, kdy se člověk svůj nedostatek snaží překonat (např. koktající Demosthenes se stal řečníkem). Další forma je nepřiměřená a často morálně nežádoucí. Projevuje se například hérostratovským komplexem, chorobnou touhou být slavný a známý, třeba i činy pro ostatní nebezpečnými. Při činnosti řízení automobilu pravděpodobně člověk neusiluje o zviditelnění vlastní osoby. Avšak v případě jízdy v nezvykle vypadajícím či hlučném vozidle nebo při nepřiměřeně rychlé jízdě vůči ostatním není možné takové vozidlo přehlédnout a jeho řidič se tak zviditelňuje.

2.7.4. Individuální psychické motivy

Ne všechny pohnutky a motivy k našemu jednání je možné zevšeobecňovat. Na každého jednotlivce působí celá řada vlivů a každý prožívá svůj vnitřní svět odlišně. Každý má nějaké vlastní důvody, které ho motivují k vykonávání určité činnosti. Plháková (2007) uvádí rozdělení individuálních motivů vnitřní a vnější. Vnější jsou ty, které nám za naši činnost poskytnou nějakou odměnu z vnějšího prostředí. Například pokud si tuner vylepší své auto, jak nejlépe umí, může se svým výtvozem na soutěži vyhrát první místo. O vnitřní motivaci potom mluvíme, pokud člověk za své jednání nečeká žádnou odměnu z vnějšku. Spíše se jedná o aktivity, které jsou uspokojující samy o sobě. Například samotný proces přetváření automobilu.

Motivy však mohou být i nevědomé. Jedná se o neuvědomované chování, které vede k naplnění určité potřeby, aniž by si ho člověk sám uvědomoval. Studiu takových motivů se věnoval Leithäuser (1958; in Nakonečný, 1998). Leithäuser popsal například chování člověka, který vyrůstal pod autoritářskou výchovou svého otce. Ten pak může mít tendenci boje proti všemožným dalším autoritám a pravidlům (škola, zaměstnavatel, atd.). Ve světě řidičů pak takový člověk může mít tendenci porušovat pravidla daná zákony naší republiky. To se dle mého názoru může projevat rychlou a nebezpečnou jízdou, porušováním dopravních předpisů a příkázání, nevhodným parkováním apod.

2.8. Dynamika osobnosti

Dynamika je definována jako „*síla produkující pohyb, tj. chování, které je zaměřeno na dosažení určitého cíle a v určitých situacích probíhá určitým způsobem*“ (Weiner, 1991, 385; in Nakonečný, 2009). Dynamika je širší pojem než motivace a nedá se od ní příliš odlišit. Lewin chápe dynamiku jako stupeň diferenciací systému (Nakonečný, 1995). Dynamice osobnosti se věnuje celá řada psychologických teorií, přesto existují kategorie, které jsou obecně přijatelné pro většinu z nich: duševní děje, duševní stavy, motivy. Duševní děje souvisí podle Balcara (1983) s dílčími psychickými procesy a ovlivňují průběh děje od počátečního stavu ke konečnému. Zatímco duševní stavy jsou trvalejší a lze je chápat jako právě přítomnou a přechodnou duševní kvalitu.

Dynamické funkce ega mají za úkol udržovat vnitřní rovnováhu a integritu (potřeba kompetence, autonomie, sebeochrany, atd.). K udržování takového vnitřně

homeostatického prostředí přispívají egoobrané mechanismy. Podle Hilgarda chrání pocit vlastní hodnoty neboli sebeúcty (Hilgard, 1962; in Nakonečný, 2009). Mezi obranné mechanismy patří například útek do fantazie, regrese, identifikace, kompenzace atd. (Peterková, 2011). Tuneři aut jistým způsobem do fantazie utíkají, než začnou své auto a vylepšovat, vytvářejí si v hlavě představu, jak by mělo vypadat. Takové fantazie se mohou odehrávat i ve formě denního snění. Auto tuning může být u některých tunerů i formou regrese, pokud se jedná o návrat k dětské zálibě hry a závody s autíčky. Identifikace probíhá, pokud někdo například přetváří své auto v závodním stylu a při jízdě si připadá jako některý automobilový závodník. Tuneři si zároveň svým koníčkem mohou kompenzovat neúspěch v jiné oblasti.

2.9. Charakter

Podle Heluse označujeme termínem charakter „*vlastnosti, které souvisí s morálkou jedince*“ (Helus, 2003, 41). Mravní zdroje našeho chování však u lidí nejsou přítomny od narození. Vytváří se v průběhu života pod vlivem přístupu rodičů, učitelů a dalších lidí majících vliv na vývoj jednotlivce. Kohlberg na základě výzkumů za použití dotazů obsahujících mravní dilemata rozdělil mravní vývoj do tří stádií: stadium předkonvenčního, konvenčního a postkonvenčního mravního usuzování. V prvním stádiu jedinec hodnotí situaci s přihlédnutím k případnému postihu (trestu) za nežádoucí chování. Ve druhém stádiu se jedinec již neváže na postih, ale na to, co si o něm za daného jednání pomyslí lidé, se kterými se ztotožňuje. A v poslední fázi již jedinec dosahuje morální autonomie (Helus, 2003).

Charakter úzce souvisí s otázkami vůle. Volní vlastnosti člověka se formují ve společnosti a mají tudíž odrážet společenský obsah. Lze tedy hovořit o volních vlastnostech charakteru člověka. Pro vůli mají zvláštní význam vlastnosti jako disciplinovanost, sebeovládání či sebekázeň (Pardel, 1979). Z tohoto tvrzení vyplývá, že charakter může mít významný vliv při řízení vozidla. V dopravních situacích se člověk často dostává do vypjatých momentů, kdy právě výše zmiňované volní vlastnosti vysoce ovlivňují jeho následný vývoj.

2.10. Specifické dimenze osobnosti ve vztahu k auto tuningu

Ať o svůj zjev někdo pečuje více či méně, obraz vlastního těla je důležitou součástí osobnosti. Fialová (2001; in Nakonečný, 2009) vytvořila zajímavý model tělesného sebepojetí. Skládá se ze tří základních parametrů: zdraví, vzhledu a síly. Je možné, že určitým způsobem se právě osobnost člověka zrcadlí v okolí jím ovlivněným, tedy v tomto případě v jeho automobilu. V případě tunera je toto zrcadlení o to silnější, o kolik svůj automobil poupravil ze sériového originálu. První z parametrů, zdraví, jedná se o technický stav stav vozidla. Dalším parametrem je vzhled. Ten je pro některé tunery obzvlášť důležitý. V kapitolách na začátku této práce jsou popsány různé způsoby úpravy stylu vozidla. A poslední parametr, síla, znamená pro automobil výkon motoru. Velká část tunerů se zaměřuje právě na tuto oblast a pak se účastní různých pouličních či oficiálních závodů.

Tuner bývá obvykle i řidič automobilu. Od běžného řidiče se však již na první pohled liší v určitých rysech. Běžný řidič může a nemusí mít větší zájem o své vozidlo zejména z pohledu péče o něj. Avšak tuner si své vozidlo nejen udržuje, ale navíc předělává a vylepšuje. Existují sice některá základní pravidla pro tunění automobilu, přesto je nezbytné zapojit i vlastní tvůrčí schopnosti – kreativitu.

Veronika Novotná (osobní sdělení 6. října 2012) tvrdila, že pokud se na vozidle něco porouchá, většina řidičů zaveze vozidlo k odborníkovi, který jej dokáže opravit. Avšak vzhledem k faktu, že tuning vozidel je technicky složitou záležitostí, bývá velká část tunerů příslušníky technických profesí. Často se jedná o automechaniky, strojní konstruktéry, prodavače součástek do motorových vozidel apod.

2.10.1. Kreativita

„Tvořivost neboli kreativita (z lat. creo = tvořím) je zvláštní soubor schopností, které umožňují uměleckou, vědeckou nebo jinou tvůrčí činnost. Ta se projevuje jako vynalézavost, jako vznik něčeho nového, originálního, popř. tvůrčím řešením problémů“ (Königová, 2006). Kreativita tunerů aut se projevuje jak uměleckou, tak i vědeckou činností. Umělecká část se týká především vzhledu vozidla. Vozidlo lze upravovat zevnitř i zvenku, a to různými způsoby v závislosti na stylu a zaměření majitele, jak jsem uvedla v předešlých kapitolách. Do umělecké úpravy však spadá i úprava či přidání stereo soupravy. Dále sem patří osvětlení vozidla, kdy se často nejedná pouze o světla technická,

ale také o neonové nasvícení podvozku. Vědecká činnost se týká zejména technických úprav na vozidle za účelem zlepšení kvality a výkonu vozidla.

Dále lze kreativitu definovat jako „*komplexní schopnost, která je výsledkem zdařilé syntézy kognitivních schopností, vlastností osobnosti a některých motivů*“ (Plháková, 2007). Kognitivní schopnosti jednotlivých tunerů se jistě liší, stejně jako jejich osobnostní vlastnost, přesto je cílem mého zkoumání zjištění těch společných. Zaměříme-li se však na motivy, ty mívají tuneři podobné. Jedním z nich bývá touha lišit se od ostatních. Proto přetvářejí svá vozidla tak, aby byla naprosto originálními a jedinečnými kousky. Dalším motivem může být příslušnost ke skupině lidí se stejnými zájmy. Za účelem sdružování takových lidí vznikají dokonce kluby se specifickými zaměřenými na různé styly tuningu.

Tvořivé myšlení tedy předpokládá nalézání nových způsobů řešení a je vyvolán tzv. tvůrčími problémy. Tvůrčí problémy jsou objektivně nové, jsou uznávány za společensky důležité, jsou otevřené, často špatně vymezené a spojené s nedostatečnými informacemi a jsou spojovány s divergentními situacemi (Nakonečný, 1995). Ve světě tuningu je možné pravidelně studovat stále nové informace a aktuality na internetu či v časopisecké literatuře. Neustále se objevují nové a nové způsoby, jak si přetvořit a vylepšit vozidlo, avšak kombinace různých forem a technologií jistě vyžaduje dávku divergentního způsobu uvažování.

2.10.2. Ochota riskovat

S riskem bývá obvykle spojena jistá dávka stresu. Při stresové situaci působí stresory nejprve v mozku, kde zablokují myšlení, a aktivita se omezuje na mozkovou kůru, která spouští zautomatizované reakce. Hypotalamus aktivuje sympatické nervy, které zajišťují akceschopnost mnoha důležitých orgánů, např. srdce, jater, nadledvinek atd. Dále sympatikus profukuje hormon noradrenalin a dřeň nadledvin adrenalin (Kern, Mehlová, Nolz, Peter & Winterspergerová, 1999). Mnozí lidé mají tendenci riskovat právě pro pocit vznikající při stresové reakci. Laikové ho nazývají „adrenalinový zážitek“. Takový zážitek je vzrušující, dobrodružný a silný.

V dopravní psychologii existuje speciální test pro měření ochoty riskovat v dopravních situacích – „WRBTV Vienna Risk-Taking Test Traffic“. Test obsahuje 24 nafilmovaných dopravních situací, které jsou před promítáním popsány. Každá situace je

promítána dvakrát. Poprvé respondent situaci pouze pozoruje, podruhé je vyzván na stisknutí tlačítka ve chvíli, kdy je situace na obrazovce již příliš nebezpečná (např. když se dvě auta k sobě přiblíží na nebezpečnou vzdálenost). Na základě několika studií je prokázáno, že výsledky tohoto testu korelují ochotu riskovat, tendenci vyhledávat senzací a smysl pro zodpovědnost. Normy jsou platné pro věk mezi 16-91 lety a výsledky jsou specifikovány pro věk, vzdělání a pohlaví (Arendasy, Hergovich, Sommer & Bognar, 2005).

3. Dopravní nehody

Definice dopravní nehody dle § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. zní:

„Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“

Dopravní nehody jsou v naší zemi na denním pořádku. Některé nehody jsou tragické, z jiných jejich účastníci vyvážnou bez větších ztrát a následků. Podle statistik za rok 2011 šetřili policisté 75 137 dopravních nehod. Na silnicích během tohoto roku zahynulo 46 osob. Tato čísla jsou sice vysoká, přesto nižší než v předešlých několika letech. Nejčastějšími příčinami dopravní nehody byly následující:

- Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla (13 084)
- Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (6 211)
- Nesprávné otáčení nebo couvání (5 744)
- Nedodržování bezpečné vzdálenosti za vozidlem (5 719) atd. (Dopravně informační portál, 2012)

Otázka rychlé jízdy je v České republice velkým problémem. Majitelé vozidel s vysoce výkonným motorem či prostě jen příznivci rychlé jízdy nemají u nás prostor na projížďku, protože na dopravních komunikacích máme stanovenou hranici pro nejvyšší možnou rychlost. V některých jiných evropských zemích, například v Německu, na Islandu či Maltě, je možné na dálnici jet jakoukoliv rychlostí, pokud pro daný úsek není omezená. Správně by tedy měli takoví řidiči vyjet za hranice těchto států. Otázkou však je, zda tak doopravdy dělají. V každém případě rychlé jezdce na silnicích a dálnicích brzdí jezdci pomalejšího tempa. Pak je možné vidět, že ti rychlejší se tzv. „nalepí na zadek“ těm pomalým a porušují tak kromě nejvyšší povolené rychlosti i bezpečnou vzdálenost mezi vozidly.

Při dopravní nehodě rozlišujeme různé typy chyb: „kiks“, opomenutí, omyl a vědomé (záměrné) porušení pravidel. Kiks se přihodí, pokud se člověk snaží správně

provést akci, ale nepovede se mu to. Opomenutí souvisí s výpadky paměti, vynechání nějaké činnosti. Omyl se stane, pokud člověk provede nesprávnou akci, akce vůbec neměla být provedena. Vědomá porušení bývají záměrně provedené akce, které nejsou správné (Štikar, Hoskovec, Smolíková, 2006). Chyby mohou být zapříčiněny různými faktory, kterými jsou: porušený zdravotní stav včetně nedostatků smyslových orgánů, nedostatek úsudkových schopností, nedostatek znalostí, nedostatek zručnosti, pohybových dovedností, nedostatek zkušenosti a předvídání, nedostatky v osobnostních vlastnostech, přechodné stavy (únava z předcházející činnosti, okénko ve vědomí, přechodné útlumové stavy, přechodné emoce absorbující pozornost), alkohol a jiné drogy, chronické či akutní abnormální duševní stavy a neurózy, činnost v časové zátěži (Štikar, Hoškovec, Štikarová, 2003).

3.1. Vliv kvality vozidla na dopravní nehody

V běžné i zátěžové dopravní situaci je třeba, aby vozidlo bylo pro řidiče snadno ovladatelné a aby řidič na ovládání vozidla byl zvyklý. Proto při konstrukci vozidla některé ovladače pro často používané funkce bývají umístěny na typických místech. Zároveň s ovladači souvisí i sdělovače, což jsou všemožné kontrolky na palubní desce. U nich bývá kromě umístění důležitý i tvar, velikost a barva, které řidiči umožní v danou chvíli přehledně a rychle rozpoznat situaci vozidla. Volba umístění ovladačů spadá do inženýrské psychologie (Štikar, Hoškovec, Šmolíková, 2006). V případě běžného tunění vozidel se palubní deska neupravuje. Tuneři pouze občas v rámci instalace elektronických vylepšení či nového řídicího systému palubní desku rozeberou, ale obvykle vrátí do původního stavu. Někteří si však zakládají na vlastní palubní desce, která je designově stvořena podle jejich představ. Taková palubní deska může být vytvořena profesionálem, ale také domácí výrobou. Potom je otázkou, zda se majitel alespoň inspiroval profesionální předlohou. Z jiného pohledu může být konstrukce palubní desky a rozmístění ovladačů i sdělovačů dle vlastního výběru majitele vozidla předpokladem pro bezpečnou jízdu. Majitel si tak může sám zvolit prostředí vozidla, jak mu nejlépe vyhovuje.

Kromě konstrukce palubní desky a ovládacího zařízení z místa řidiče jsou pro bezpečnost na silnici důležité světla a barvy. Na intenzitu světla má velký vliv zašpinění. Tento fakt tunerům nahrává, většina z nich o své auto velice pečují, a tudíž bývá celé

vozidlo včetně světel naprosto čisté. Bezpečnější v silničním provozu jsou podle dopravně-psychologických výzkumů vozidla výraznějších barev. Ve světě auto tuningu existují tuneři s různým vkusem. Barvy vozidel se pohybují od černé, přes citronově žlutou až po růžovou. Auta však často bývají zdobena různými barevně výraznými nálepkami (Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003).

Dalším faktorem pro bezpečný provoz vozidla na dopravních komunikacích jsou zvuky. Jedná se o podněty z vnitřku i z vnějšku vozidla a z okolního prostředí. K hluku z vozidla přispívají různé zdroje, kupříkladu motor, ventilátor, převodovka, pneumatiky či hlasitě hrající hudba. Hluk může zapříčinit zvýšenou nervozitu a posléze sníženou pozornost a soustředěnost řidiče. Tuneři aut však obvykle preferují právě hlasité výfuky, hlasitou hudbu či hlasité ventilátory (Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003).

Posledním faktorem ovlivňujícím kvalitu pohybu na silnici je výhled z vozidla. Ten je plně závislý na konstrukci automobilu. Pokud jsou na vozidle připevněny další prvky, které nebyly součástí původní konstrukce, může to výhled z vozidla značně ovlivnit. Pokud je však vozidlo upravováno pod odborným dohledem či zkušeným tunerem, nemusí ozdoby vozidla při jízdě nijak překážet (Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003).

3.2. Vliv lidského faktoru na dopravní nehody

Ať dojde k nehodě za jakýchkoliv podmínek, vždy v dané situaci hraje výraznou roli i lidský faktor. Obecně je člověk při řízení vozidla nejspolehlivější při mírné úrovni zátěže. Pokud je úroveň zátěže příliš vysoká, člověk často pod vysokým tlakem nezvládá zpracovávat velké množství informací najednou. Naopak při příliš nízké úrovni zátěže je člověk spokojený a nepozorný (Štikar, Hoskovec, Smolíková, 2006). Někteří tuneři aut patří do skupiny, kde v ideálním případě převládá střední úroveň zátěže. Takoví řidiči jezdí se svým vozidlem převážně v přiměřených dopravních podmínkách, případně neřídí své vozidlo vůbec. Nadměrnou zátěž zažívají především tuneři závodníci, kteří se účastní různých tuning srazů a závodů. Někteří z nich potom rádi projedou své vylepšené vozidlo na běžných komunikacích, např. na dálnici, nepřiměřenou rychlostí. Některé typy tuningu jsou totiž založené výhradně na vylepšování výkonu vozidla, jejímž předpokladem bývá hlavně rychlá jízda.

Lidské chování ovlivňuje výsledky různých i zdánlivě osudových dopravních situací. Štikar, Hoskovec a Štikarová (2003) charakterizují dopravní nehodu čtyřmi tvrzeními. „1. *Nehody jsou důsledkem nepředvídaných událostí.* 2. *Nehoda má svůj vlastní průběh.* 3. *Ne všechny nehodové situace vedou k nehodám.* 4. *Někdy vedou i zdánlivě bezvýznamné situace k vážným nehodám*“ (Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003, 219). Důležité podle nich je správné předvídání cizího chování a následného vlastního správného rozhodování. Předpokladem pro takové chování je ale útlum motivace a soupeřivosti. Soupeřivost však hraje důležitou roli v životě tunerů. Ať už jde o soutěž v designovém či funkčním vylepšení vozidla (Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003).

Podle našich i zahraničních výzkumů nebývá selhání osob s opakovanými nehodami náhodné. Vyskytuje se již od dětství ve formě nerespektování pravidel a bezohledného sebeprosazování a egoismu. Výzkum z USA (New York 1992, in Havlík, 2005) prokazuje, že 66% řidičů s opakovanými nehodami vykazuje alespoň jeden sociálně nápadný znak a někteří z nich se již dostali do konfliktu se zákonem i mimo dopravu. Zatímco sociálně nápadný znak byl shledán jen u 9% řidičů bez nehod. Výzkumu se účastnilo celkem 200 respondentů rozdělených do dvou stejně početných skupin. Životní historie řidičů s častými dopravními nehodami vykazuje celou řadu společných rysů. Jedním z nich je i sklon k dobrodružnosti a předvádění se (Havlík, 2005). Tento rys je typický i pro tunery aut. Lidé, kteří si technicky a vzhledově vylepšují svá vozidla, je předvádějí na tuning srazech či klubových setkáních a někteří z nich se i účastní automobilových závodů, které vyžadují jistou dávku riskování a rychlé jízdy. Tyto aspekty znamenají pro závodníka dobrodružství.

3.3. Vliv faktoru prostředí na dopravní nehody

Prostředí a okolí dopravního provozu může být různé. Vliv jistě hraje například stav vozovky, šířka vozovky, počet zatáček na kilometr, úhel zatáček, počet vozidel na vozovce a jejich vzdálenost, monotónnost okolí atd. Podle Štikara a kol. (2003) patří mezi fyzikální faktory, které mohou vést k dopravní nehodě např. nedostatečné přizpůsobení rychlosti zatáčky či pozdní brzdění před zatáčkou, krátká brzdná dráha vzhledem ke stavu vozovky a nadměrná rychlost vozidla.

Praktická část

4. Výzkumný problém

Tento výzkum se zabývá popisem osobnosti a osobnostních charakteristik tunerů automobilů. V České republice ani v zahraničí se touto problematikou dosud nikdo detailně nezabýval, jde tedy především o zmapování daného problému v této oblasti.

5. Cíle výzkumu

Cílem výzkumu je zmapování a zjištění osobnostních charakteristik tunerů automobilů a jejich vzájemných souvislostí. Dalším cílem je zmapovat životní styl tunerů a přiblížit ho lidem, kteří se tomuto koníčku nevěnují. Ve své práci se snažím nalézt odlišnosti mezi tunery a běžnou populací a problémy, které se s tímto koníčkem vážou. Snažím se zjistit, co je pro tunery na této zálibě atraktivní a jak náročná finančně i časově může být. Zajímám se i o příčiny dopravních nehod či obdržených pokut u tunerů aut. Zejména se však pokouším zmapovat toto téma z důvodu absence podobných výzkumů. Výsledky a poznatky z této práce by mohly posloužit samotným tunerům, ale i ostatním řidičům či vyznavačům jiné motoristické záliby, kteří by tak mohli být informováni o nevýhodách či výhodách souvisejících s tímto tématem.

Výzkumné otázky této práce jsou následující:

- **VO1:** Existuje mezi tunery aut a běžnou populací statisticky významný rozdíl v osobnostních vlastnostech?
- **VO2:** Jak ovlivňují u tunerů aut jejich osobnostní vlastnosti způsobené dopravní nehody a nedodržování maximální povolené rychlosti?
- **VO3:** Jakou finanční částku jsou tuneři aut ochotni do svého vytuněného auta investovat?
- **VO4:** Dodržují tuneři aut při jízdě s vytuněným autem dopravní předpisy?
- **VO5:** Jaké jsou nejčastější důvody tunerů pro provozování auto tuningu?

6. Formulace výzkumných hypotéz

Vzhledem ke skutečnosti, že dosud nebyla provedena žádná podobná studie, zabývající se porovnáním psychologických vlastností skupiny tunerů aut s běžnou populací, nemám žádný důvod předpokládat, že se tyto dvě skupiny budou od sebe statisticky významně lišit. Proto nebyly hypotézy dotýkající se osobnostních charakteristik těchto skupin formulovány jako alternativní hypotézy, ale jako nulové hypotézy (H1-H5). Dále pak hypotézy H6-H10 jsou zaměřené na hledání rozdílu mezi podskupinami tunerů, které jsem rozdělila na základě zjištění některých demografických a popisných parametrů.

6.1.Hypotéza 1

Mezi skupinou tunerů automobilů a běžnou populací není na škále N (neuroticismus) statisticky významný rozdíl.

6.2.Hypotéza 2

Mezi skupinou tunerů automobilů a běžnou populací není na škále E (extraverze) statisticky významný rozdíl.

6.3.Hypotéza 3

Mezi skupinou tunerů automobilů a běžnou populací není na škále O (otevřenost vůči zkušenosti) statisticky významný rozdíl.

6.4.Hypotéza 4

Mezi skupinou tunerů automobilů a běžnou populací není na škále P (přívětivost) statisticky významný rozdíl.

6.5.Hypotéza 5

Mezi skupinou tunerů automobilů a běžnou populací není na škále S (svědomitost) statisticky významný rozdíl.

6.6.Hypotéza 6

Tuneři, kteří vlastní pouze 1 vytuněné vozidlo, dosahují na škále S (svědomitost) signifikantně vyšších skóru, než ti, kteří vlastní 2 a více vytuněných vozidel.

- Tuto hypotézu jsem stanovila na základě přirovnání majitele vozidla a jeho automobilu k analogii rodiče a jeho potomka. V případě jedináčka K. Leman (2006) uvádí, že rodiče jedináčků jsou často buď lidé toužící po kariéře či starší lidé, kteří již jiné dítě neplánují. Mají o svém životě jasnou představu a chtějí toho dosáhnout. Jsou tedy cílevědomí a disciplinovaní. Tyto a další charakteristiky, které by se dali o rodičích jedináčků tvrdit, jsou zároveň subškálami na škále svědomitosti.

6.7.Hypotéza 7

Tuneři ve věku do 25 let dosahují signifikantně vyšší skóry na škále E (extroverze), než tuneři ve věku nad 25 let.

- Toto tvrzení usuzuji na základě faktu, že v období adolescence (15-22 let), a období časně dospělosti (20-25 let) dochází mimo jiné i k osamostatňování jedince a jeho postupné separace od rodiny. Jedinec se snaží dostat do společnosti, vytvořit si sociální zázemí, najít si partnera atd. Ve chvíli, kdy se tyto jeho potřeby naplní, ubývá i jeho aktivity v této oblasti a zájem se uchyluje jiným směrem (Langmeier & Krejčířová, 2008).

6.8.Hypotéza 8

Tuneři, kteří nezavinili nikdy žádnou dopravní nehodu, dosahují na škále N (neuroticismus) signifikantně nižších skóru než ti, kteří zavinili alespoň jednu dopravní nehodu.

- Škála neuroticismu obsahuje mimo jiné i subškály hněvivost-hostilita, depresivnost a impulzivnost. I. Macků na stránkách Centra dopravního výzkumu uvádí, že ve Švýcarsku je příčinou až 80% dopravních nehod impulzivní chování řidiče. Dalšími příčinami může být i aktuální depresivnost (Centrum dopravního výzkumu, 2006).

6.9.Hypotéza 9

Tuneři, kteří nezavinili nikdy žádnou dopravní nehodu, dosahují na škále S (svědomitost) signifikantně vyšších skóru než ti, kteří zavinili alespoň jednu dopravní nehodu.

- Tuto hypotézu jsem stanovila na základě předpokladu, že dodržování dopravních předpisů a obecně jakýchkoliv stanovených pravidel úzce souvisí s vlastnostmi, kterými jsou například způsobilost, zodpovědnost, disciplinovanost atd. Toto jsou také subškály škály svědomitost.

6.10. Hypotéza 10

Tuneři, kteří obdrželi pokutu za překročenou maximální povolenou rychlost, dosahují na škále (N) neuroticismu signifikantně vyšších skóru, než ti, kteří tuto pokutu neobdrželi.

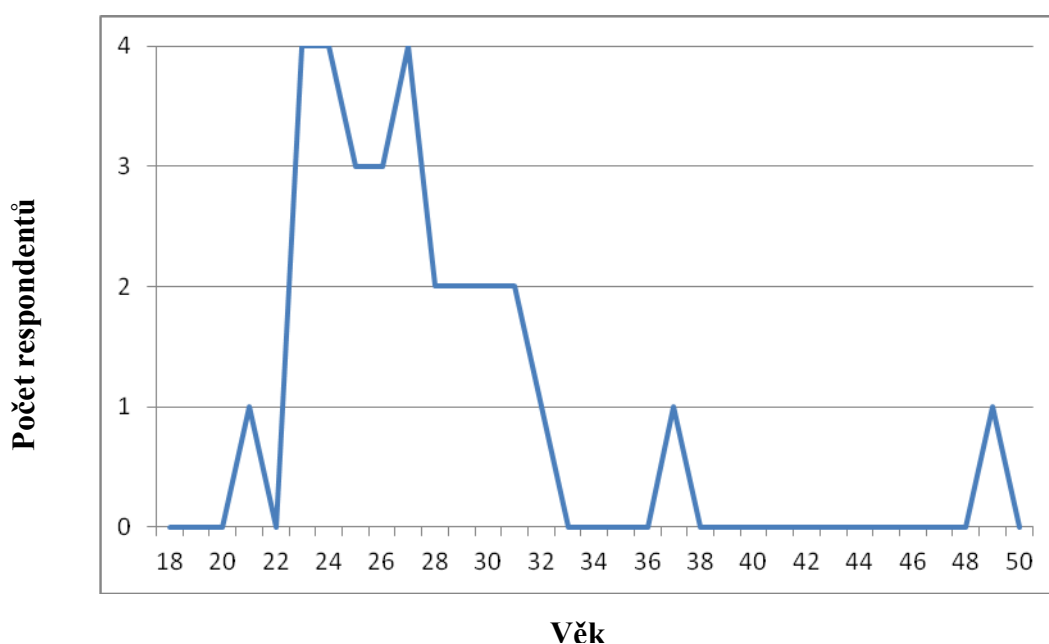
- Tato hypotéza souvisí s hypotézou H8. K jejímu stanovení mě vedly stejné předpoklady.

7. Design výzkumu

7.1. Výzkumný soubor

Zde se budu zabývat popisem základního souboru a dále především charakteristikou výzkumného vzorku respondentů. V rámci mé diplomové práce jsem se zaměřila na muže ve věku od 18 let. Horní věkovou hranici jsem neurčovala, dolní hranici 18 let jsem volila jako minimální, protože 18 let je podmínkou pro získání řidičského průkazu a ten velice úzce souvisí s auto tuningem. Celkem bylo otestováno 30 respondentů. V grafu č. 1 můžete vidět věkové rozložení počtu respondentů.

Graf č. 1: Věkové rozložení respondentů

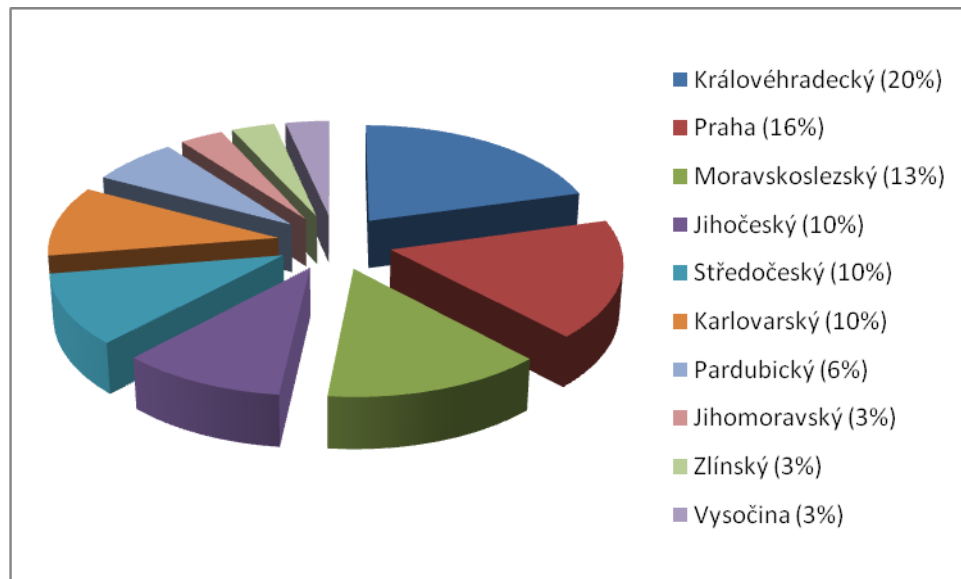


Většina respondentů se označila za svobodné (80%), menší počet byl ženatých (16,6%) a pouze jeden respondent byl rozvedený (3,3%). V tomto vzorku bylo opět nejvíce bezdětných (86,6%), jedno dítě měli 2 respondenti (6,6%) a dvě děti měli také dva respondenti (6,6%).

Následující graf (graf č. 2) znázorňuje demografické rozložení trvalého bydliště všech respondentů v rámci České republiky. V tomto výzkumu má zastoupení 10 krajů ze 14. Výzkum nezahrnuje respondenty z Plzeňského, Ústeckého, Libereckého a

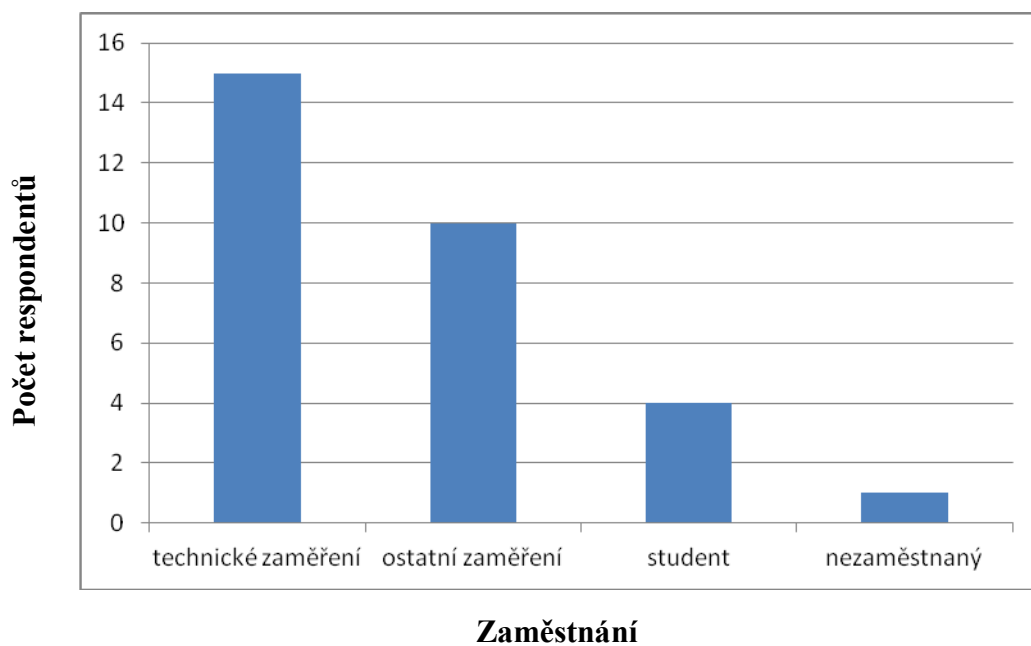
Olomouckého kraje. Není to moje záměrné rozhodnutí, pouze se mi nepodařilo sehnat žádného zástupce z těchto krajů.

Graf č. 2: Demografické rozložení respondentů



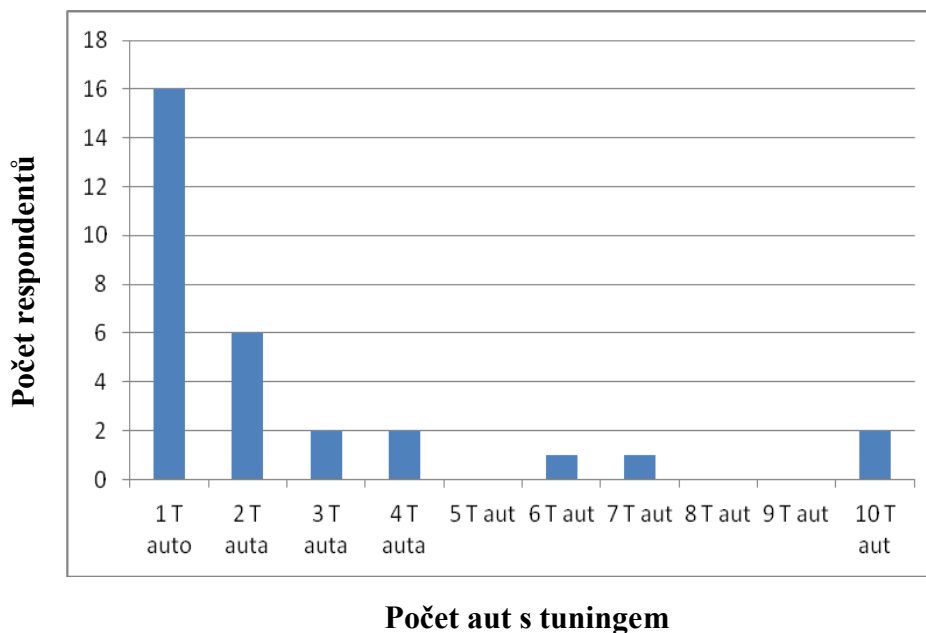
Profese jednotlivých respondentů je možné rozdělit do dvou skupin - profese s technickým zaměřením a profese bez technického zaměření. V následujícím grafu (graf č. 3) jsou tato data vyobrazena.

Graf č. 3: Profese respondentů

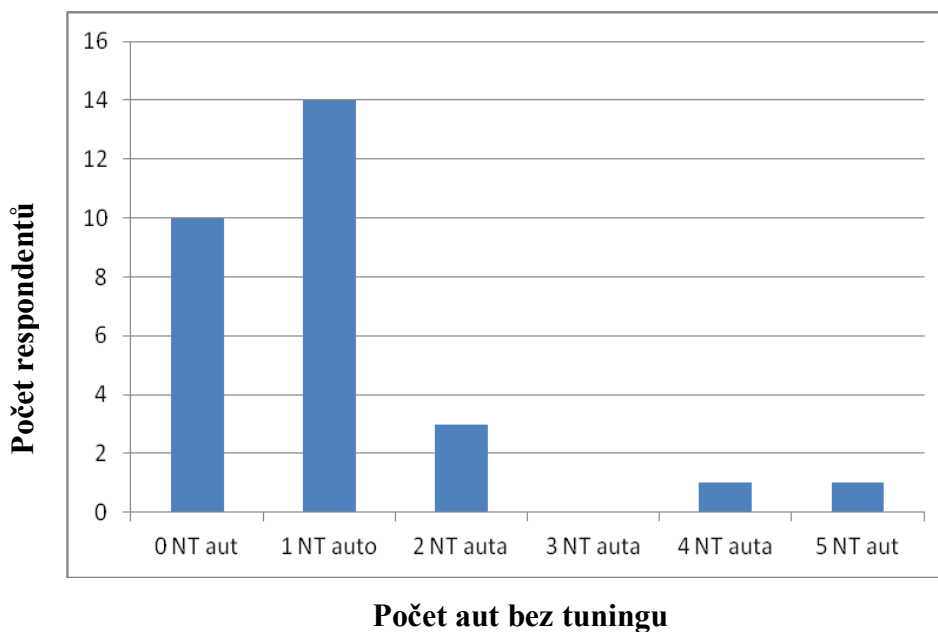


Nejdůležitější podmínkou zařazení do výzkumu byl koníček respondentů – tuning aut. Všichni respondenti vlastní jedno či více vytuněných aut (přestože samotné vlastnictví vytuněného auta nebylo podmínkou). Někteří vlastní i automobily nevytuněné, avšak pokud ano, mají buď stejný či vyšší počet těch vytuněných. v grafech č. 4 a 5 jsou tato data znázorněna.

Graf č. 4: Počty vytuněných aut připadajících na jednoho respondenta

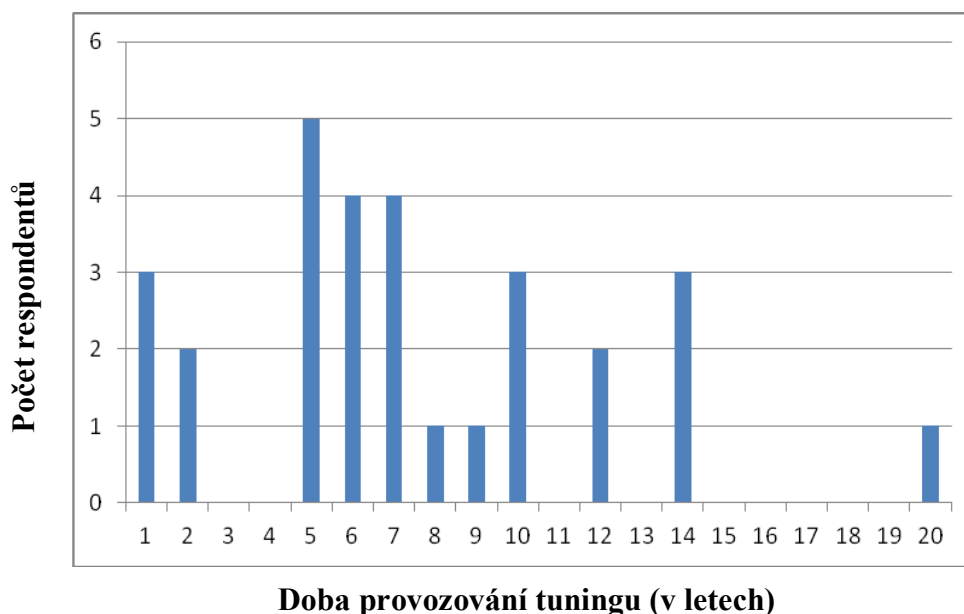


Graf č. 5: Počty aut bez tuningu připadajících na jednoho respondenta



V následujícím grafu (graf č. 6) jsou zaznamenána data týkající se doby provozující koníček auto tuningu. Ukazuje se, že většina respondentů tuní již v průměru 5-14 let. Několik respondentů provozuje tuning pouze krátkou dobu (1-2 roky), především z důvodu jejich nízkého věku.

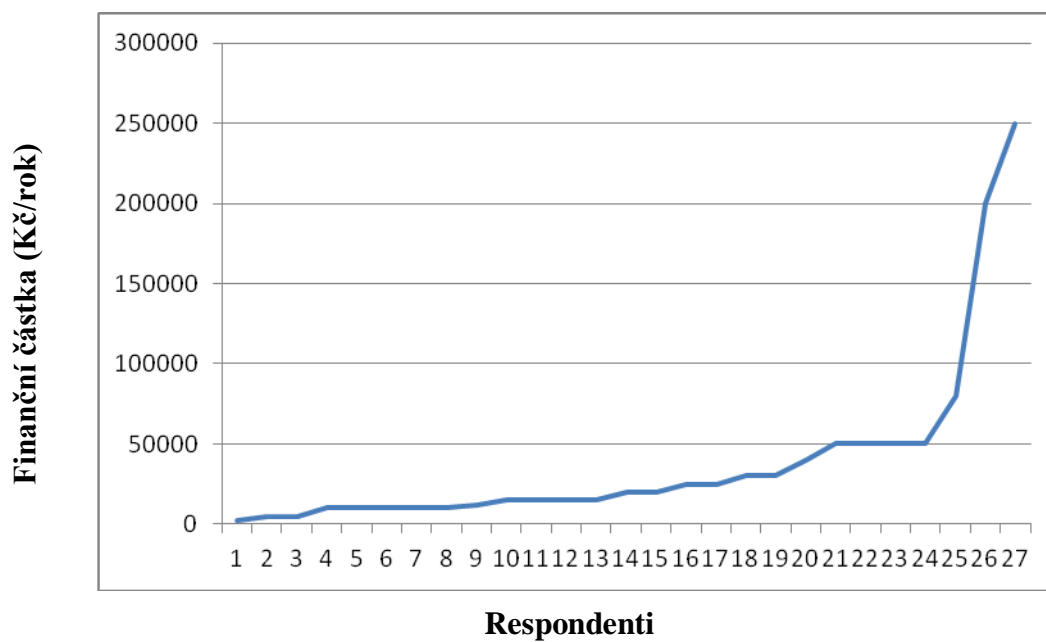
Graf č. 6: Jak dlouho již jednotliví respondenti provozují auto tuning



Jednotliví respondenti se velice rozcházeli u odpovědí na průměrnou měsíční dobu investovanou do tuningu. Časové rozpětí u jednotlivých odpovědí se pohybovalo od několika hodin až po celé dny.

V následujícím grafu (graf č. 7) zobrazují roční investovanou finanční sumu do auto tuningu. Částka je u jednotlivých tunerů odlišná v závislosti na mnoha faktorech (věk, zaměstnání, počet dětí, typ tuningu atd.). Ukazuje se, že většina mých respondentů utratí pro svůj koníček ročně částku mezi 2 a 50 tisíci, pouze 10% procent všech dotazovaných tuto částku přesáhne. Nejvyšší uvedená částka byla 250 tisíc korun. Někteří respondenti (10%) bohužel odpovídali na tuto otázku slovně (hodně peněz, nepočítám, atd.), proto jsem je z této statistiky vynechala.

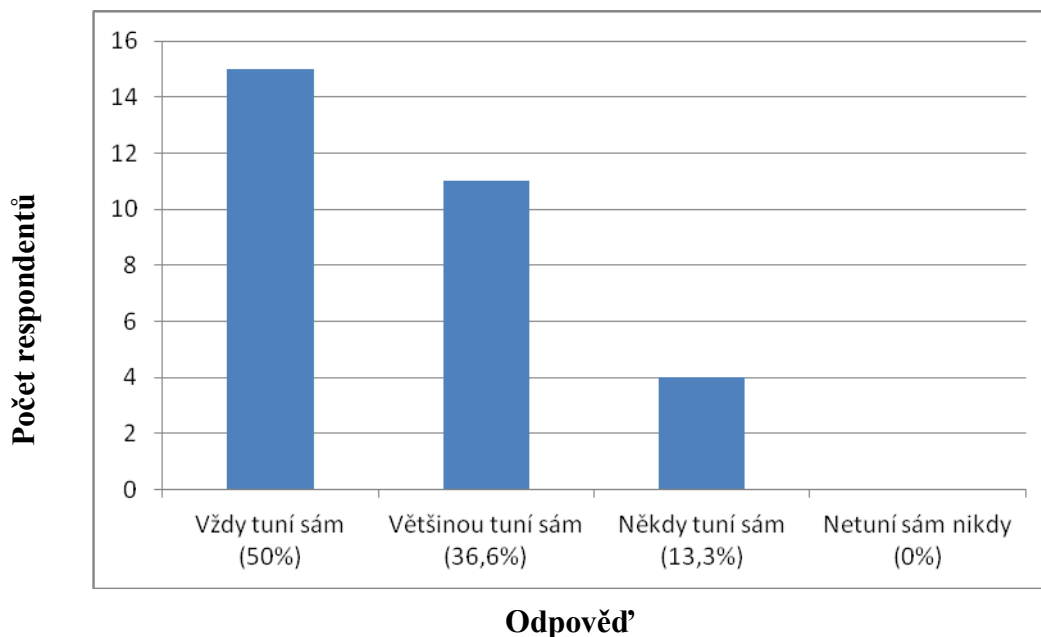
Graf č. 7: Roční finanční částka investovaná do auto tuningu u jednotlivých respondentů



V následujícím grafu (graf č. 8) je vyobrazeno, zda si respondenti upravují své vozidlo sami či si nechávají upravovat vozidlo u profesionálů. Existuje několik možností:

- Tuní si své auto vždy sám
- Tuní si své auto většinou sám (a s něčím mu pomůže profesionál)
- Tuní si své auto jen někdy sám (a většinou mu pomůže profesionál)
- Netuní si auto nikdy sám

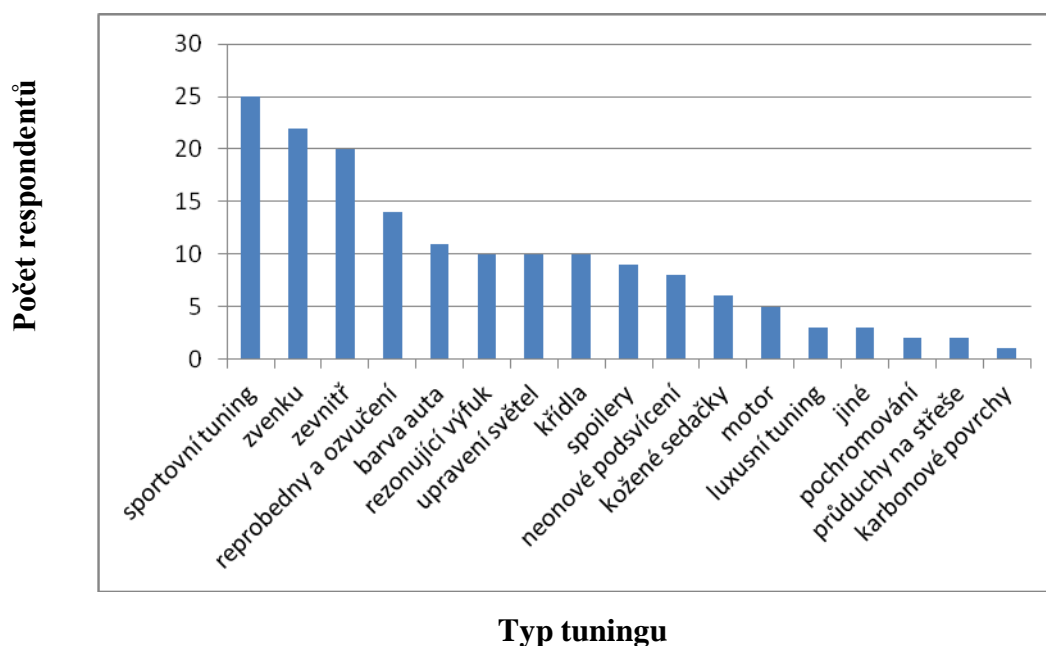
Graf č. 8: Odpověď na otázku: Tuníte si své auto sám, nebo si ho necháváte tunit od profesionálů?



Na otázku, zda tuní vozidla i jiným lidem odpověděla většina (90%) záporně. Ti, kteří odpověděli kladně (10%), doplnili odpověď o vysvětlení, že pomáhají pouze přátelům a to zdarma.

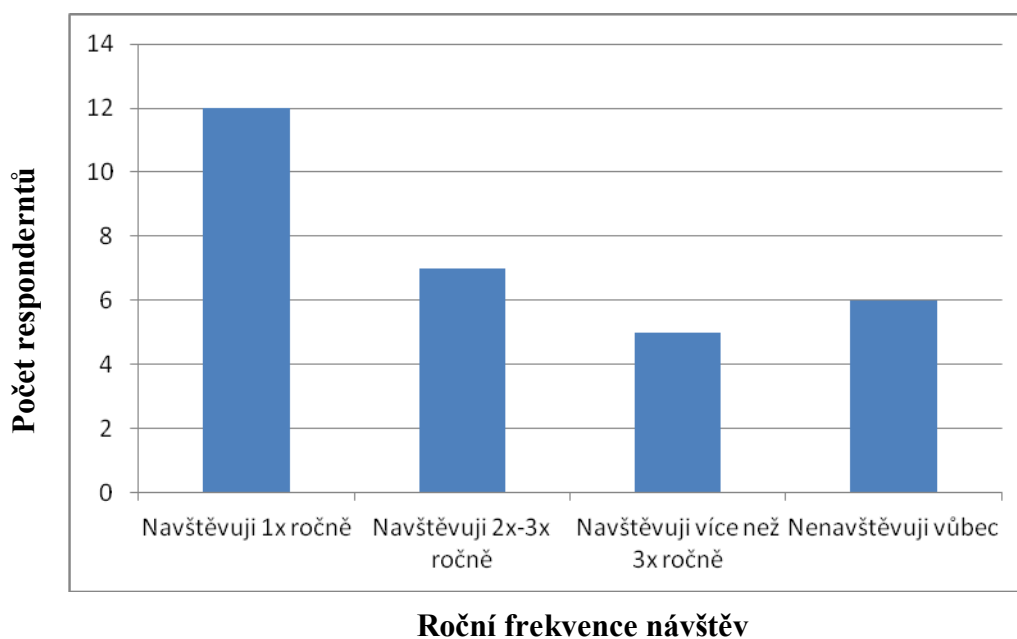
V následujícím grafu (graf č.9) se věnuji užití různých typů tuningu. V nabídce měli respondenti na výběr z těchto možností: sportovní tuning, luxusní tuning, tuning zvenku vozidla, tuning zevnitř vozidla, karbonové povrchy, kožené sedačky, pochromování, rezonující výfuk, reprobedny a ozvučení v kufru či ve dveřích, neonové podsvícení podvozku, upravení světel, barva auta, spoilery, křídla, průduchy na střeše auta, upravený motor, jiné. Respondenti měli možnost zaškrtnout jednu či více možností. V nabídce možnosti „jiné“ uváděli respondenti následující alternativní vylepšení vozidla: řezanka (jiná světla a upravená karoserie vozu), podvozek, jízdní vlastnosti).

Graf č.9: Frekvence výskytu jednotlivých typů tuningu u respondentů



V grafu č.10 je vyobrazena problematika navštěvování tuning srazů. Setkávání vyznavatelů tohoto koníčku patří mezi velice oblíbené aktivity většiny z nich. Avšak najdou se zde i takoví respondenti, kteří setkání již nenavštěvují.

Graf č.10: Roční frekvence návštěv respondentů na tuning srazech

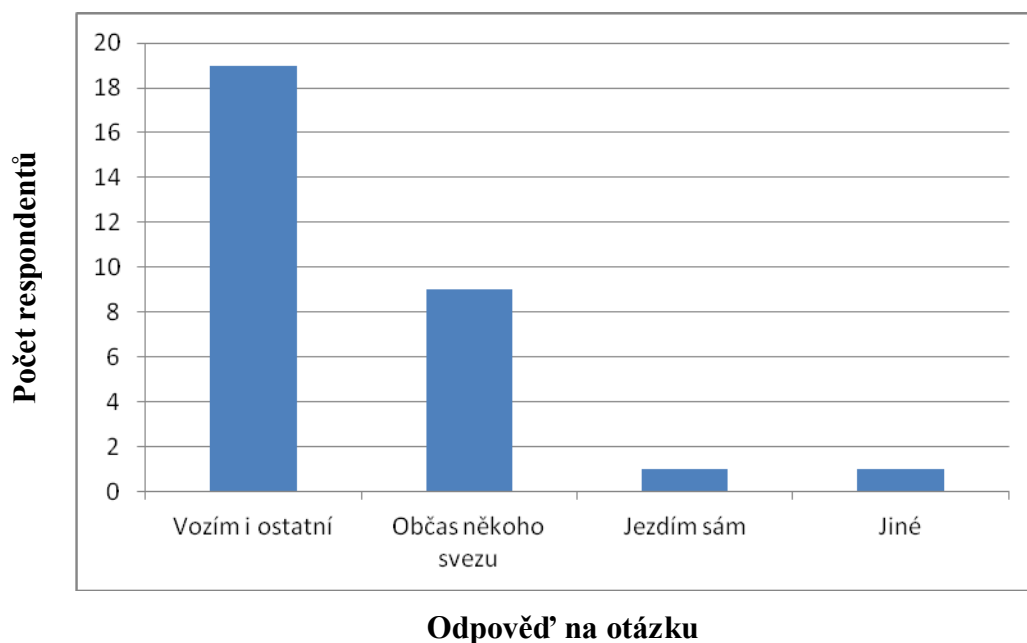


Za otázku, kam všude se svým vytuněným autem jezdí, odpověděli všichni respondenti, že kamkoliv. Graf č.11 znázorňuje odpovědi na následující otázku: „Vozíte s sebou ve vytuněném autě i další osoby?“ Možnosti odpovědí byly:

- Vozím i ostatní
- Občas někoho svezu
- Jezdím sám
- Jiné

Na možnost „jiné“ odpověděl jeden z respondentů, že vozí pouze svou přítelkyni.

Graf č.11: Odpověď na otázku: Jezdíte sám, nebo vozíte ve svém vytuněném autě i jiné osoby?



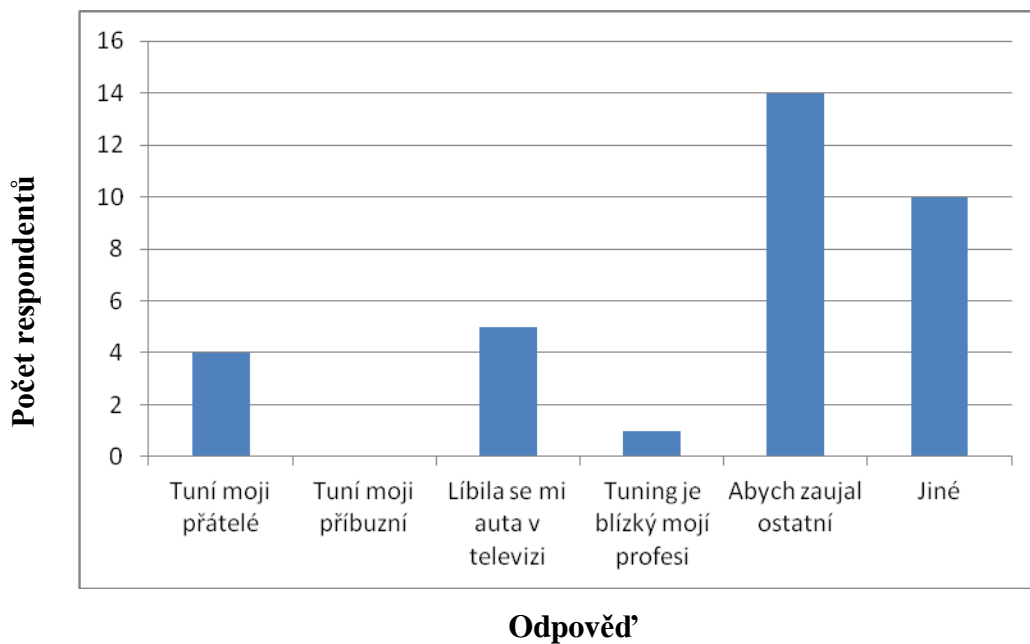
U respondentů jsem se snažila zmapovat také důvody vedoucí k jejich zálibě. Ptala jsem se tedy na otázku, proč s tímto koníčkem začali. Na výběr jsem jim dala několik možností:

- Protože tuní moji přátelé
- Protože tuní moji příbuzní

- Líbila se mi auta v televizi
- Protože tuning je blízký mojí profesi
- Abych svým autem zaujal ostatní
- Jiné

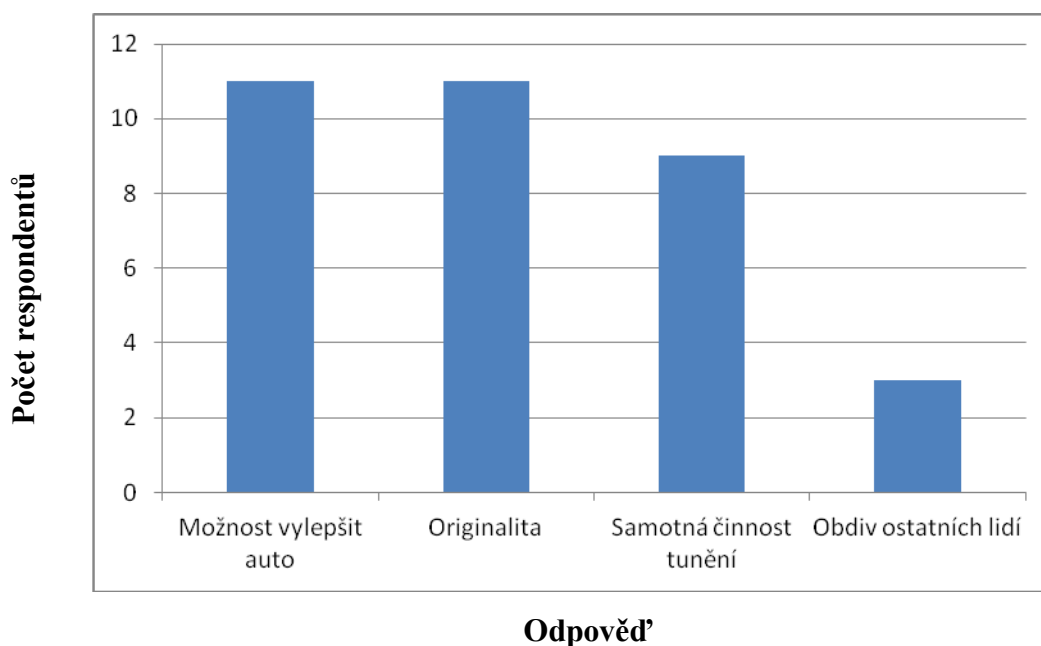
Respondenti opět měli možnost označit jednu i více odpovědí. Výsledky tohoto šetření zachycuje graf č.12. Do položky „jiné“ uváděli respondenti tyto typy odpovědí – touha odlišit se od ostatních, zlepšit kvalitu a bezpečnost vozu, zábava.

Graf č.12: Odpověď na otázku: Proč jste začal s auto tuningem?



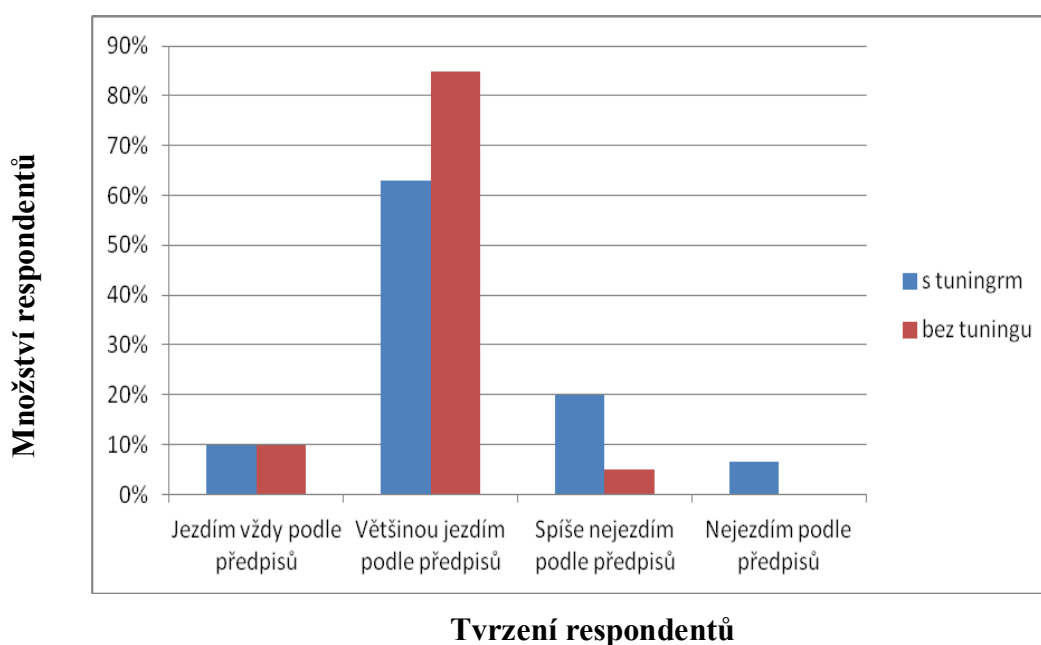
Dále respondenti odpovídali na otázku, co se jim na tuningu nejvíce líbí. Zde byla možnost volné odpovědi. Kvalitativní metodou tvorby trsů jsem vytvořila skupiny podobných odpovědí, které jsou zpracovány a znázorněny v grafu č.13.

Graf č.13: Odpověď na otázku: Co se vám na tuningu nejvíce líbí?



Graf č.14 ukazuje, kolik procent dotázaných respondentů jezdí podle předpisů, či se přiznává k jejich porušování. Modrý sloupec se týká řidičů aut s tuningem, červený pak řidičů aut bez tuningu. Zde jsem však zahrnula pouze respondenty, kteří auto bez tuningu vlastní, nemám tedy údaje o tom, zda by podle předpisů s autem bez tuningu jezdili respondenti, kteří toto auto nevlastní.

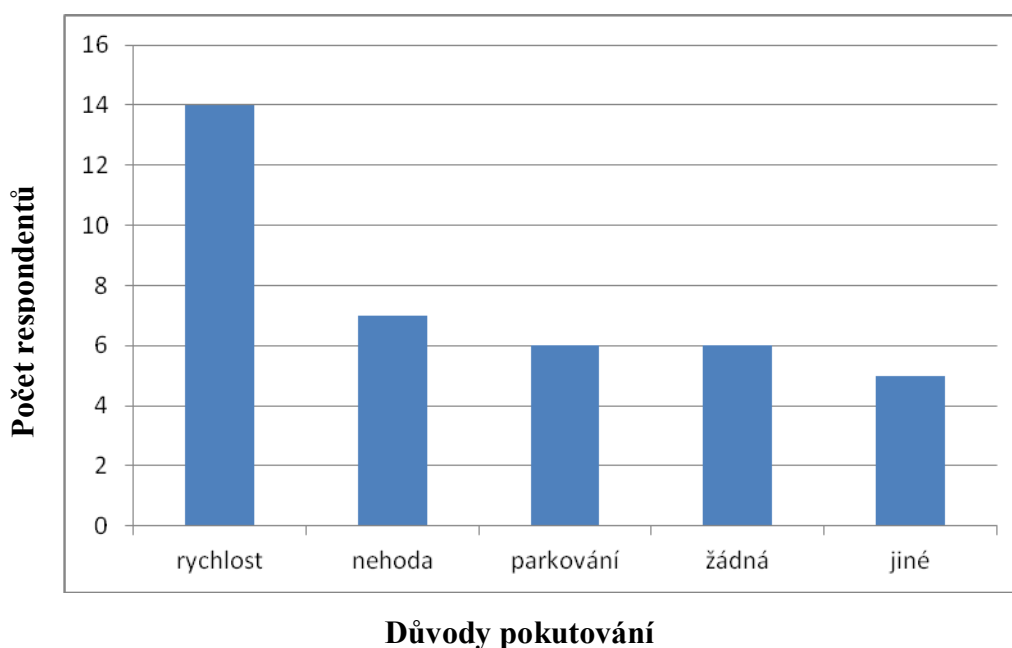
Graf č.14: Dodržování dopravních předpisů při jízdě s vytuněným autem a s autem bez tuningu



V grafu č.15 můžete vidět nejčastější důvody získaných pokut u respondentů. Danými důvody jsou nedodržení předepsané rychlosti, způsobená dopravní nehoda, špatné parkování, a jiné. Pod možnost jiné spadají nepovolené úpravy na autě, špatný stav vozidla a drobné dopravní přestupky. Jeden ze sloupců zahrnuje respondenty, kteří nikdy pokutováni nebyli.

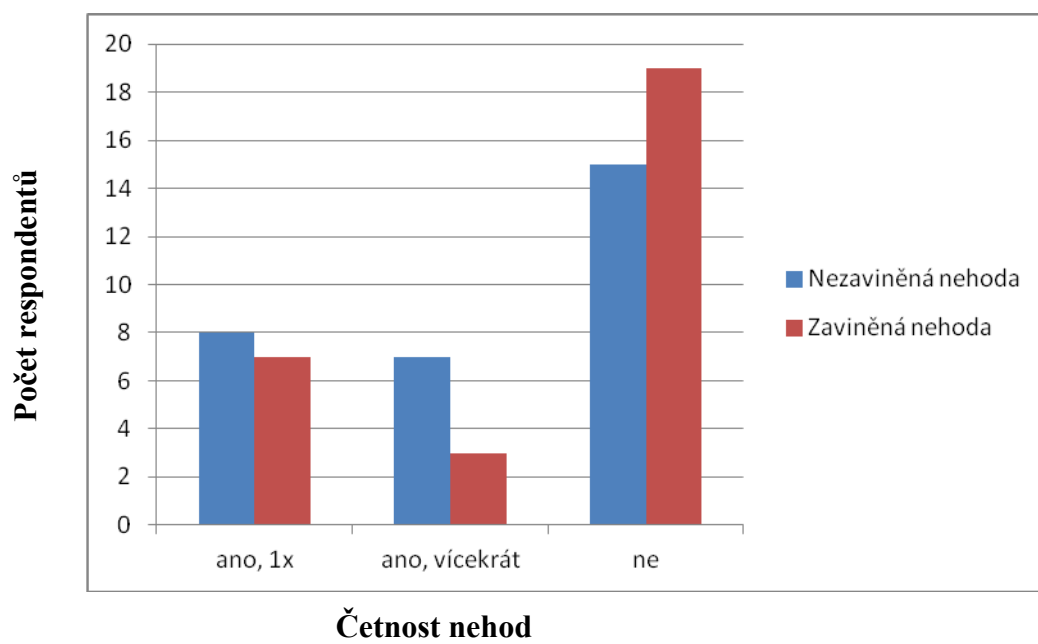
Přestože velký se počet respondentů přiznává k různým dopravním přestupkům, ztrátu bodů připouští jen menšina z nich. Ke ztrátě 1, 3 a 4 bodů ročně se přiznávají 3% pokaždé respondentů, ke ztrátě 2 bodů ročně 13% respondentů. Ostatní tvrdí, že jsou bez ztráty bodů nebo o ní nevědí.

Graf č.15: Důvody získaných pokut respondentů



V grafu č.16 hodnotím účast na dopravních nehodách. Ukazuje se zde, kolik respondentů se někdy účastnilo dopravní nehody, která nebyla způsobena jejich zaviněním. Dále kolik respondentů zavinilo dopravní nehodu a nakonec kolik respondentů nebylo nikdy účastníkem dopravní nehody.

Graf č.16: Účast na nehodách bez vlastního zavinění a s vlastním zaviněním



8. Výběr vzorku respondentů

K získání výzkumného souboru byla použita metoda samovýběru, metoda příležitostného výběru a metoda sněhové koule. Metoda samovýběru je založena na principu dobrovolnosti, tedy na vlastním zájmu zapojit se do výzkumné studie (Miovský, 2006). V rámci této metody jsem rozmístila informační text o výzkumu na internetovou sociální síť (facebook). Metoda příležitostného výběru spočívá ve využívání příležitostí, které máme k dispozici, k hledání respondentů (Miovský, 2006). Tuto metodu jsem využila ve chvíli, kdy jsem dostala od přátel kontakty na několik potenciálních respondentů. Ty jsem pak oslovila e-mailem či poštovním dopisem. A nakonec metoda sněhové koule, která spočívá v nalézání nových kontaktů skrze první řadu oslovených respondentů (Miovský, 2006). Všechny oslovené respondenty jsem žádala o kontakt na jejich přátele a známě, kteří provozují auto tuning, abych je mohla také oslovit.

9. Výzkumné metody

V tomto výzkumu byla použita kombinace kvantitativní a kvalitativní metodologie. Použitá baterie se skládá ze dvou dotazníků:

Osobnostní inventář NEO-PI-R;

Dotazník vlastní konstrukce, který se týká problematiky auto tuningu. Tento dotazník obsahuj uzavřené i otevřené otázky s možností výběru i bez ní. Otázky tohoto dotazníku jsou zpracovány metodou vytváření trsů.

Důvody pro zvolení těchto dvou metod jsou následující:

- Osobnostní inventář NEO-PI-R poskytuje údaje o obecných, široce pojatých charakteristikách osobnosti a také dílčích specifických vlastnostech, čímž je získán podrobný osobnostní profil.
- Díky dotazníkovému šetření lze získat údaje během krátkého časového limitu.
- Dotazníkové šetření není náročné na osobní kontakt s respondenty.
- Výsledná data umožňují kvalitativní i kvantitativní zpracování dat.

Fotografie vytuněných vozidel respondentů

V rámci celého šetření jsem žádala respondenty o zaslání fotografií svých aut s tuningem.

9.1. Metody získávání dat

NEO osobnostní inventář

NEO osobnostní inventář představuje český autorizovaný překlad revidované verze NEO Personality Inventory (NEO-PI-R), vícedimenzionálního osobnostního inventáře, který vytvořili Costa a McCrae (1992; in Hřebíčková, 2004). Lze jej použít buď pro posouzení jiné osoby (forma J) nebo pro sebesposouzení (forma S). Pro svůj výzkum jsem

si vybrala formu S. Inventář postihuje pět obecných dimenzí osobnosti. Popisuje tedy osobnost na pěti škálách (Hřebíčková, 2004):

- **Neuroticismus (N)** - tato škála zjišťuje individuální rozdíly v emocionální stabilitě a labilitě. Vyjadřuje, jak jsou prožívány negativní emoce, například rozpaky, sklíčenost či strach. Lidé dosahující vysokého skóru neuroticismu jsou popisováni jako nestabilní, lidé dosahující nízkého skóru jsou popisováni jako stabilní.
- **Extraverze (E)** – tato škála zahrnuje spoustu individuálních rozdílů. Extraverti jsou společenší, hovorní a přátelští. Dále jsou sebejistí, aktivní a energičtí. Podle Costy, McCrae a Hollanda (1984; in Hřebíčková, 2004) reprezentují v americké populaci extroverty například obchodníci. Introverti jsou naopak od extrovertů zdrženliví, chovají se nezávisle a samostatně. Osoby vykazující vysoký skór na škále extroverze lze popsat jako družné, průbojné, smělé atd. Osoby s nízkým skórem lze popsat jako tiché, ostýchavé, nedružné, pasivní atd.
- **Otevřenost vůči zkušenosti (O)** – tuto dimenzi vyjadřuje živá představivost, citlivost na estetické podněty, vnímavost k vnitřním pocitům, upřednostňování rozmanitostí, zvědavost a nezávislý úsudek. Postihuje míru zaujetí pro nové zkušenosti, prožitky a dojmy. Osoby s vysokým skórem na této škále charakterizujeme jako otevřené novému, tvořivé, originální, zvědavé atd. Osoby dosahující nízkého skóru charakterizujeme jako uzavřené novému, konvenční, nezvědavé atd.
- **Přívětivost (P)** – tato subškála odráží interpersonální chování jedinců. Osoby s vysokým skórem na této škále můžeme charakterizovat jako dobrosrdečné, přívětivé, snášenlivé, zdvořilé, laskavé atd. Osoby s nízkým skórem naopak jako necitelné, nepřívětivé, nesnášenlivé, domýšlivé atd.
- **Svědomitost (S)** – svědomitost je druh sebekontroly vztahující se k aktivnímu procesu plánování, organizování a realizace úkolů. Individuální odlišnosti v těchto aktivitách nám pomáhá zjistit právě tato subškála. Osoby dosahující vysokého skóru v této subškále lze charakterizovat jako

cílevědomé, ctižádostivé, pilné, vytrvalé, systematické atd. Naopak osoby dosahující nízkého skóru charakterizujeme jako nedbalé, lhostejné, nestálé, naplňující své cíle s malým zaujetím atd.

Každá z pěti škál je charakterizována dalšími šesti subškálami. Každá z těchto šesti subškál je v inventáři vyhodnocována na základě součtu skóre z osmi testových položek (tedy 48 položek pro každou škálu, celkem pro celý inventář 240 položek). Subškály, neboli dílčí charakteristiky osobnosti, byly vybrány na základě studia psychologické literatury a výsledků faktorové analýzy (Hřebíčková, 2004).

Tabulka č.1: Přehled škál a příslušných subškál NEO-PI-R

Škála	Subškála
Neuroticismus	Úzkostnost, hněvivost-hostilita, depresivnost, rozpačitost, impulzivnost, zranitelnost
Extraverze	Vřelost, družnost, asertivita, aktivnost, vyhledávání vzrušení, pozitivní emoce
Otevřenost zkušenosti	vůči Fantazie, estetické prožívání, prožívání, novátorské činnosti, ideje, hodnoty
Přívětivost	Důvěra, upřímnost, altruismus, poddajnost, skromnost, jemnocit
Svědomitost	Způsobilost, pořádkumilovnost, zodpovědnost, cílevědomost, disciplinovanost, rozvážnost

Škály i subškály obsahují osobnostní charakteristiky s normálním rozložením a jsou pojímány jako kontinuum, na němž se jednotlivé osobnostní charakteristiky projevují. Na základě T skóre určujeme, do jaké míry si jedinec danou vlastnost přisuzuje (Hřebíčková, 2004).

Tabulka č.2: skóre NEO-PI-R inventáře s normálním rozložením

Hodnota T skóru	Zařazení	Odpovídající část
------------------------	-----------------	--------------------------

obyvatelstva		
34 a nižší	Velmi nízký	7%
35-44	Nízký	24%
45-55	Střední	38%
56-65	Vysoký	24%
66 a vyšší	Velmi vysoký	7%

Dotazník vlastní konstrukce

Tematický dotazník vlastní konstrukce jsem vytvořila za účelem zjištění popisných informací o cílové skupině a o jejím životním stylu. Dotazníkovou formu jsem volila z důvodů časové a finanční nenáročnosti. Podle J. Ferjenčíka (2000) je dotazník ve své základní podobě standardizované interview předložené v písemné podobě. Mezi další výhody dotazníku podle něj patří fakt, že data lze obvykle lépe kvantifikovat. Mezi nevýhody pak menší pružnost, proband nemusí rozumět formulaci otázky a nižší věrohodnost získaných dat.

Dotazník týkající se auto tuningu čítal 26 otázek. V úvodu dotazníku byli respondenti seznámeni s účelem výzkumu a ubezpečeni, že výzkum je zcela anonymní. Anonymita byla ošetřena tak, že respondenti namísto vlastního jména uváděli svou přezdívku. Otázky 1-7 byly obecně zjišťovací a informující pro demografické zařazení respondentů. Otázky 8-20 byly zaměřené na téma auto tuningu. A otázky 21-26 se věnovaly problematice dodržování dopravních předpisů.

Dotazník splňoval několik kritérií. Vzhledem k délce osobnostního inventáře jsem se snažila, aby tento byl časově méně náročný. Preferovala jsem užití otázek s možností výběru, ale objevují se zde i otázky otevřené s volnou odpovědí. Výhodou otázek s možnostmi výběru odpovědi patří jistě menší náročnost při vyplňování pro respondenta, na druhou stranu otázky s volnou odpovědí mohou lépe vystihnout pohled probanda v dané problematice.

Respondenti měli dvě možnosti, jak dotazníky vyplňovat. První možností bylo vyplňování dotazníků v elektronické podobě na internetu. Za tímto účelem jsem přepsala dotazníky do Google e-mail dokumentu a odkazy na ně poslala na e-mail či je zveřejnila na sociální síti Facebook. Druhou možností bylo vyplňování dotazníku v tištěné podobě. V tomto případě se však respondent do značné míry vzdával anonymity, protože mu byly vytištěné dotazníky zaslány na uvedenou adresu. S tímto faktem byli všichni respondenti obeznámeni. Kromě dotazníků jsem žádala všechny respondenty v úvodním dopise o zaslání fotografie jejich vytuněného vozidla/vozidel. Zde měli probandi opět více možností, jak mi fotografie zaslat. Vzhledem ke slíbené anonymitě bylo možné fotografie vložit na speciálně vytvořenou e-mailovou schránku, ke které každý z probandů získal přístupovou adresu a heslo. Další možností bylo vzdát se anonymity a poslat fotografie na moji e-mailovou adresu.

Před samotnou realizací studie proběhla studie pilotní, kdy byly oba dotazníky předloženy zkušebnímu vzorku probandů (3). Tuto pilotní studii jsem zrealizovala se záměrem zjištění srozumitelnosti otázek u vlastního dotazníku a ochoty vyplnit časově náročný osobnostní inventář. Někteří respondenti na oplátku za vyplnění požadovali zveřejnění zaslaných fotografií svých vozidel na internetu pod svou přezdívku.

9.2. Metody zpracování a analýzy dat

Výsledky obou dotazníků byly zaznamenány do dokumentu Microsoft Office Excel. Během tohoto přepisu jsem selektovala pouze dotazníky vhodné pro použití ve výzkumu. Vyřazeni byli respondenti, v jejichž dotaznících chyběly některé odpovědi či pokud vyplnili pouze jeden z nich. I přestože jsem žádala respondenty o zaslání fotografií svých vozidel, většina z nich tak neučinila, proto jsem se rozhodla toto nepovažovat jako vyřazovací faktor. Fotografie zaslaných vozidel jsou k nalezení v příloze, do výzkumu jsem je však nakonec nezahrnula.

Ke statistickým výpočtům jsem použila programy Microsoft Office Excel 2007 a Statistica 10. Použila jsem parametrické i neparametrické statistické metody vzhledem k počtu respondentů. Pro popisnou charakteristiku souboru byl použit přehled četností. Podle některých popisných otázek jsem potom rozdělila soubor na skupiny a pomocí

Mann-Whitneyova U-testu hledala rozdíly mezi nimi. Ke zjištění závislosti mezi zjišťovanými jevy byl použit Spearmanův koeficient korelace. Pro analýzu dat získaných otevřenými otázkami s volnou odpovědí jsem použila metodu tvorby trsů. Pro srovnání výzkumného vzorku s normou jsem použila Welchův test, který je alternativou Studentova t-testu.

10. Etické ošetření výzkumu

O účelu výzkumu byli respondenti obeznámeni v úvodním dopise přiloženém u dotazníků.

Všichni respondenti byli obeznámeni o anonymitě výzkumu (pokud se však sami z jistých důvodů nechtěli anonymity vzdát). Zároveň však svou účastí na výzkumu souhlasili s tím, že výsledky dotazníků budou použity za účelem výzkumu. Respondenti vyplňovali pouze údaje demografické a místo vlastního jména použili přezdívku. U dotazníku NEO-PI-R v tištěné formě měli doplnit opět pouze přezdívku, nikoliv celou hlavičku. Pokud se rozhodli zaslat mi fotografie svého vozidla na e-mail, určitým způsobem se své anonymity vzdávali, měli ale také možnost vložit fotografie na e-mail, speciálně založený za tímto účelem, ke kterému dostali adresu i heslo.

Pokud měli někteří respondenti zájem o získání výsledků osobnostního inventáře, zaslala jsem jim je, avšak tím se vzdali anonymity své osoby ve výzkumu. Kromě možnosti dozvědět se výsledky dotazníku byla pro respondenty odměnou možnost zveřejnění fotografií jejich vytuněných vozidel na internetu pod jejich přezdívkou či bez ní.

11. Výsledky výzkumu

V této kapitole jsou uvedeny výsledky výzkumu v jednotlivých kapitolách rozdělených podle výzkumných hypotéz. Hypotézy buď potvrzují, nebo zamítám, v souvislosti s příslušnými statistickými výpočty a výsledky parametrických a neparametrických testů, které jsou uvedeny výše.

11.1. Hypotézy H1-H5

Hypotézy H1-H5 se zaměřují na srovnání výsledků jednotlivých škál NEO-PI-R dotazníku u tunerů aut s normou. Pro posouzení správnosti těchto hypotéz jsem použila Welchův test. Welchův je alternativou Studentova t-testu. Je to přibližný test na porovnání středních hodnot dvou výběrů z normálního rozdělení při nestejném rozptylu (Kulich, 2000).

H1: Mezi skupinou tunerů automobilů a běžnou populací není na škále N (neuroticismus) statisticky významný rozdíl. – **Zamítám**

- Mezi skupinou tunerů automobilů a běžnou populací je na škále N (neuroticismus) významný statistický rozdíl ($p=0,0053$). Skupina tunerů automobilů nabývá na škále N nižších hodnot než běžná populace.

H2: Mezi skupinou tunerů automobilů a běžnou populací není na škále E (extraverze) statisticky významný rozdíl. – **Přijímám**

- $p=0,6711$

H3: Mezi skupinou tunerů automobilů a běžnou populací není na škále O (otevřenost vůči zkušenosti) statisticky významný rozdíl. – **Zamítám**

- Mezi skupinou tunerů automobilů a běžnou populací je na škále O (otevřenost vůči zkušenosti) velice významný statistický rozdíl ($p=0,0001$). Skupina tunerů automobilů nabývá na škále O nižších hodnot než běžná populace.

H4: Mezi skupinou tunerů automobilů a běžnou populací není na škále P (přívětivost) statisticky významný rozdíl. – **Zamítám**

- Mezi skupinou tunerů automobilů a běžnou populací je na škále P (přívětivost) významný statistický rozdíl ($p=0,417$). Skupina tunerů automobilů nabývá na škále P nižších hodnot než běžná populace.

H5: Mezi skupinou tunerů automobilů a běžnou populací není na škále S (svědomitost) statisticky významný rozdíl. – **Zamítám**

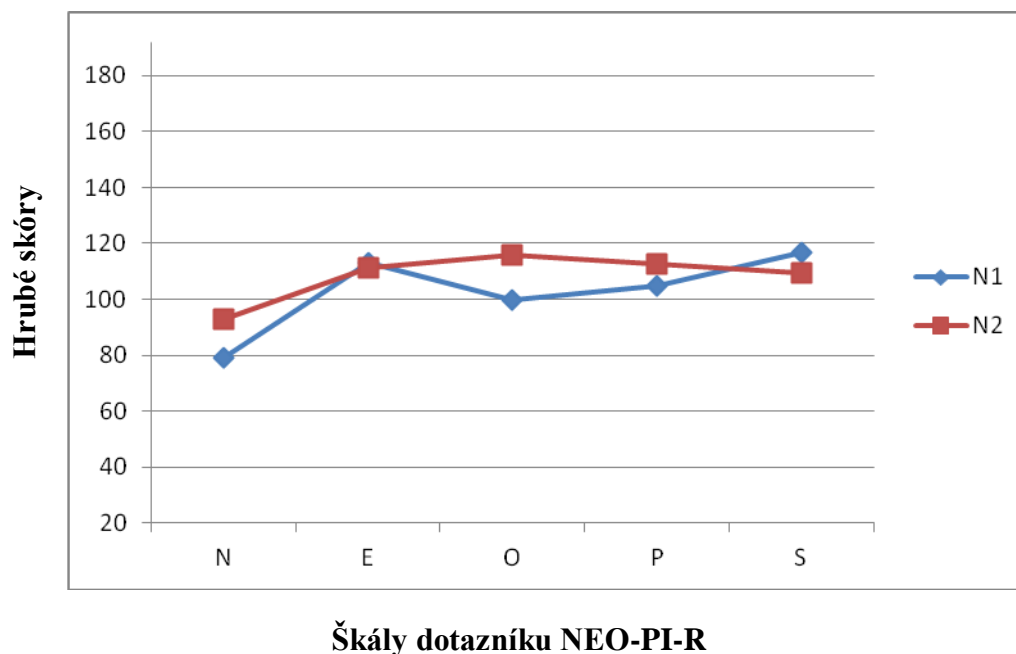
- Mezi skupinou tunerů automobilů a běžnou populací je na škále S (svědomitost) statisticky významný rozdíl ($p=0,0118$). Skupina tunerů nabývá na škále S vyšších hodnot než běžná populace.

V tabulce č. 3 je N1 skupina tunerů a N2 běžná populace.

Tabulka č. 3: Výsledky Welchova testu

	N1	N2	Průměr 1	Průměr 2	Sm. odchylka 1	Sm. odchylka 2	p-hodn.
N	30	812	79	92,39	24	25,16	0,0053
E	30	812	113	111,36	20,54	21,53	0,6711
O	30	812	100	115,84	17,56	22,51	0,0001
P	30	812	105	112,79	19,68	20,95	0,0417
S	30	812	117	109,64	14,48	23,16	0,0118

Graf č. 17: Znáznornění výsledků Welchova testu



11.2. Hypotézy H6-H10

Hypotézy H6-H10 se zaměřují na srovnávání skupin tunerů vytvořených na základě určitých parametrů (věk, počet vytuněných vozidel, atd.). Pro ověření těchto hypotéz jsem použila neparametrickou metodu Mann-Whitneyův U-test.

H6: Tuneři, kteří vlastní pouze 1 vytuněné vozidlo, dosahují na škále S (svědomitost) signifikantně vyšších skóre, než ti, kteří vlastní 2 a více vytuněných vozidel.

– **Zamítám**

- Mezi skupinou tunerů vlastnících pouze 1 vytuněné vozidlo (sk.1) a skupinou tunerů vlastnících 2 a více vytuněných vozidel (sk.2) se na škále svědomitost neobjevil signifikantně významný rozdíl ($p=0,64$).

Tabulka č.4: Výsledky Mann-Whitney U-testu u hypotézy H6

	U	Z	p - hodn.	Z upravené	p - hodn.	N platn. sk.1	N platn. sk.2	2*1 str.přesné p
H6	89	-0,46	0,64	-0,46	0,64	20	10	0,64

H7: Tuneři ve věku do 25 let dosahují signifikantně vyšší skóry na škále E (extraverze), než tuneři ve věku nad 25 let. – **Zamítám**

- Mezi skupinou tunerů do 25 let (sk.1) a tunerů nad 25 let (sk.2) se na škále extraverze neobjevil signifikantně významný rozdíl ($p=0,46$).

Tabulka č.5: Výsledky Mann-Whitney U-testu u hypotézy H7

	U	Z	p hodn.	- Z upravené	p hodn.	- N sk.1	platn. N	platn. N	2*1 str.přesné p
H7	90	-0,70	0,45	-0,74	0,45	18	12		0,46

H8: Tuneři, kteří nezavinili nikdy žádnou dopravní nehodu, dosahují na škále N (neuroticismus) signifikantně nižších skórů než ti, kteří zavinili alespoň jednu dopravní nehodu. – **Zamítám**

- Mezi skupinou tunerů, kteří nezavinili žádnou nehodu (sk.1) a mezi skupinou tunerů, kteří zavinili alespoň jednu dopravní nehodu (sk.2), se na škále neuroticismu neobjevil signifikantně významný rozdíl ($p=0,07$).

Tabulka č.6: Výsledky Mann-Whitney U-testu u hypotézy H8

	U	Z	p hodn.	- Z upravené	p hodn.	- N sk.1	platn. N	platn. N	2*1 str.přesné p
H8	63	-1,76	0,07	-1,76	0,07	11	19		0,07

H9: Tuneři, kteří nezavinili nikdy žádnou dopravní nehodu, dosahují na škále S (svědomitost) signifikantně vyšších skórů než ti, kteří zavinili alespoň jednu dopravní nehodu. – **Zamítám**

- Mezi skupinou tunerů, kteří nezavinili nikdy žádnou nehodu (sk.1) a skupinou tunerů, kteří zavinili alespoň jednu dopravní nehodu (sk.2), se na škále svědomitosti neobjevil signifikantně významný rozdíl ($p=0,70$).

Tabulka č.7: Výsledky Mann-Whitney U-testu u hypotézy H9

	U	Z	p - hodn.	Z upravené	p - hodn.	N sk.1	platn. N	platn. N	2*1 str.přesné p
H9	95	-0,38	0,69	-0,38	0,69	11		19	0,70

H10: Tuneři, kteří obdrželi pokutu za překročenou maximální povolenou rychlost, dosahují na škále (N) neuroticismu signifikantně vyšších skóru, než ti, kteří tyto typy pokud neobdrželi. – **Zamítám**

- Mezi skupinou tunerů, kteří obdrželi pokutu za překročenou maximální povolenou rychlost (sk.1) a skupinou tunerů, kteří tuto pokutu neobdrželi (sk.2), se na škále neuroticismu neobjevil signifikantně významný rozdíl ($p=0,74$).
- **Tabulka č.7: Výsledky Mann-Whitney U-testu u hypotézy H10**

	U	Z	p - hodn.	Z upravené	p - hodn.	N sk.1	platn. N	platn. N	2*1 str.přesné p
H9	102	0,33	0,73	0,33	0,73	13		17	0,74

11.3 Výsledky výzkumných otázek

VO1: Existuje mezi tunery aut a běžnou populací statisticky významný rozdíl v osobnostních vlastnostech?

- Tuto otázku jsem se snažila zodpovědět na základě srovnání výsledků osobnostního NEO-PI-R inventáře tunerů aut s normou, tedy ověřením hypotéz H1-H5. Na škálách N (neuroticismus), O (otevřenost vůči zkušenosti), P (přívětivost) a S (svědomitost) NEO-PI-R osobnostního inventáře se ukázal statisticky významný rozdíl mezi skupinou tunerů aut a normou (viz. výše H1-H5). Avšak na škále E (extraverze) se signifikantní rozdíl neukázal.

VO2: Jak ovlivňují u tunerů aut jejich osobnostní vlastnosti způsobené dopravní nehody a nedodržování maximální povolené rychlosti?

- K této výzkumné otázce se vztahují hypotézy H8-H10, kde hledám souvislost mezi rychlou jízdou či způsobenou dopravní nehodou a výsledky na škálách svědomitosti a neuroticismu v NEO-PI-R osobnostním inventáři (viz. výše). Mezi tunery, kteří způsobili dopravní nehodu a těmi, kteří nikdy dopravní nehodu nezpůsobili se na škálách neuroticismu (N) a svědomitosti (S) neobjevil signifikantně významný rozdíl. Podobně tomu bylo i v případě překročené rychlosti. Tuneři, kteří obdrželi pokutu za překročenou rychlost se statisticky významně nelišili na škále neuroticismu (N) od těch, kteří takovou pokutu neobdrželi. Nepotvrdilo se tedy, že by osobnostní vlastnosti spadající do těchto škál ovlivňovaly u tunerů aut způsobené dopravní nehody či nedodržování maximální povolené rychlosti.

VO3: Jakou finanční částku jsou tuneři aut ochotni do svého vytuněného auta investovat?

- Tuto otázku jsem se snažila zjistit díky položce č. 17 v dotazníku vlastní konstrukce. U jednotlivých tunerů se uváděná částka liší. Nejčastěji se roční investovaná suma pohybuje v rozpětí 2-50 tisíc korun. Pouze 10% respondentů investuje ročně v auto tuningu až 250 tisíc korun. Grafické znázornění je uvedené výše v grafu č. 7 v kapitole „7.1 Výzkumný soubor“.

VO4: Dodržují tuneři aut při jízdě s vytuněným autem dopravní předpisy?

- Tuto otázku jsem se snažila obsáhnout pomocí položek 21 a 22 v dotazníku vlastní konstrukce. Respondentů jsem se dotazovala, zda se svým vytuněným autem jezdí podle předpisů a zda jezdí podle předpisů se svým autem bez tuningu. Výsledky ukazují, že většina respondentů jezdí podle předpisů s autem bez tuningu, avšak s vytuněným autem nikdy, nebo alespoň ne vždy. Tyto výsledky však nejsou relevantní vzhledem k faktu, že ne všichni respondenti vlastníci vytuněného auta vlastní i auto bez tuningu. Grafické znázornění výsledků této dotazníkové položky se nachází v kapitole „7.1 Výzkumný soubor“, graf č. 14.

VO5: Jaké jsou nejčastější důvody tunerů pro provozování auto tuningu?

- Tuto výzkumnou otázku jsem zodpovídala díky položkám 13 a 20 v dotazníku vlastní konstrukce. Nejčastější důvody provozování auto tuningu byly: odlišit své vozidlo od sériových, zaujmout ostatní, vylepšit vlastnosti vozidla a samotná činnost jako taková (viz. kapitola „7.1 Výzkumný soubor“, graf č. 12 a 13).

12. Diskuze

V této kapitole se snažím popsat a detailněji rozvést výsledky své práce. Zároveň pak srovnávám svou práci s dalšími výzkumy v dané oblasti.

V praktické části jsem se zaměřila na studium osobnostních charakteristik tunerů aut. K tomuto záměru jsem použila osobnostní inventář NEO-PI-R a tematický dotazník vlastní konstrukce. Tuto testovou baterii vyplnilo 30 respondentů. Respondenti z výzkumu pokrývají demograficky deset českých krajů. Celkový počet oslovených se nedá určit vzhledem k tomu, že jsem mimo jiné oslovovala potenciální respondenty na sociální síti Facebook. Celkový počet lidí se zájmem o výzkum (počet lidí, kteří vyplnili alespoň částečně nejméně jeden z dotazníků) byl 61. 28 zájemců však vyplňovalo pouze dotazník vlastní konstrukce a osobnostní inventář již nevyplnili vůbec. 3 osoby vyplnili dotazník vlastní konstrukce, ale osobnostní inventář jen částečně. V pozadí tohoto jevu může stát délka či forma osobnostního inventáře, která nemusí vyhovovat všem respondentům. Ohledně formy jsem se snažila předcházet ztrátám respondentů tak, že jsem nabízela dotazníky v elektronické i tištěné formě. Dotazníky odeslané poštou v tištěné formě (7) se vrátily nazpět všechny a všechny bylo možné do výzkumu použít. I přes to, že u dotazníků v elektronické formě se vyskytovala vyšší chybovost a větší ztráty, celkem jsem těchto dotazníků sesbírala 13 kusů.

Pro interpretaci dat byla použita popisná i testovací statistika. Pro zpracování dat bylo použito parametrických i neparametrických metod. Při zpracování popisných a demografických dat byly použity četnosti. Pro kvalitativní zpracování některých otázek dotazníku vlastní tvorby jsem použila metodu tvorby trsů. Pro porovnání skupiny tunerů aut s normou byl použit Welchův test. Vzhledem k nízkému počtu respondentů však nelze výsledky Welchova testu generalizovat. A pro porovnání skupin tunerů, rozdělených do dvou skupin na základě některých zjištěných demografických a popisných údajů, a zjištění rozdílu mezi nimi byl použit Mann-Whitneyův U-test.

Pro porovnání tunerů aut s normou jsem si určila hypotézy H1-H5. Vzhledem k faktu, že jsem nenašla žádnou výzkumnou práci zabývající se tímto tématem, formulovala jsem tyto hypotézy jako nulové, tedy, že se tuneři aut na škálách NEO-PI-R inventáře statisticky významně neliší. U hypotéz H1 a H3-H5 se nulová hypotéza nepotvrdila, u hypotézy H2 ano. Nepotvrzení těchto hypotéz může být zapříčiněno malou

velikostí výzkumného vzorku či použitím pouze jedné výzkumné metody pro jejich potvrzení. Pro budoucí bádání v této oblasti by bylo vhodné použít větší výzkumný vzorek a případně i další výzkumné metody, např. rozhovor či další testové metody.

Hypotéza H1 tvrdí, že se tuneři aut signifikantně neliší od běžné populace na škále N (neuroticismus). Nepotvrzení této hypotézy ukázalo, že na této škále vykazují tuneři aut nižší skóry, než běžná populace. Podle M. Hřebíčkové (2004) můžeme osoby dosahující nízkého skóru na této škále charakterizovat jako emocionálně stabilní, klidné, vyrovnané, bezstarostné, ani stresující situace je nevyvedou snadno z míry. Někdy je však mohou považovat ostatní lidé za necitlivé. Tyto charakteristiky se zdají být vhodné pro roli řidiče vozidla. Podle výzkumu M. Horákové (2009) je odolnost vůči stresu nutným předpokladem pro řidiče záchranné služby. Přesto se však domnívám, že přehnaná oploštělost vůči nebezpečným situacím může znamenat i jejich podceňování a tedy i možné nebezpečí. Do škály neuroticismu spadají subškály hněvivost-hostilita či impulzivnost, jestliže tuneři vykazují nízkou míru neuroticismu, dosahují i nízkých hodnot na těchto subškálách. Podle Elliota (1999; in Zámečník, 2010) se řidičská agresivita projevuje troubení, najíždění a nedodržování vzdálenosti, nadávání a vulgární gestikulace, osvětlování, bezdůvodné brzdění, vytlačování vozidel ze silnice, úmyslné ničení jiného vozidla, fyzické napadení, předjíždění zprava. Pokud vykazují tuneři nízkou agresivitu, může to znamenat menší počet jimi způsobených dopravních nehod. Podle některých autorů se však mohou za volantem projevovat i jedinci, kteří jinak žádnou agresivitu nevykazují (Smith, et al. 2006; in Zámečník, 2010).

Hypotéza H3 říká, že se tuneři aut signifikantně neliší od běžné populace na škále O (otevřenost vůči zkušenosti). Tato hypotéza se mi však nepotvrdila a ukázalo se, že tuneři vykazují na škále O nižší hodnoty než norma. Osoby dosahující nízkých skóru na této škále mohou mít sklon ke konvenčnímu chování a zastávají konzervativní postoje. Emoční reakce nejsou tak intenzivní a jejich chování může být utlumeno (Hřebíčková, 2004). V rámci auto tuningu sice tuneři vytváří nová originální díla, existují zde však i jistá pravidla a omezení, která dodržují. Tato pravidla jsou obvykle stanovena tuning kluby či se vztahují ke stylu, který tuner vyznává. Je možné, že tato pravidla mohou být určitou známkou konzervativismu a konvence. Vzhledem k velikosti vzorku však nelze vytvářet definitivní závěry o výsledcích šetření.

Nepotvrdila se ani hypotéza H4, která předpokládá, že neexistuje signifikantně významný rozdíl mezi tunery aut a běžnou populací na škále P (přívětivost). Výsledky ukázaly, že tuneři vykazují na škále P nižší hodnoty, než je norma. Osoby s nízkým skórem na této škále se popisují jako egocentrické, s hrubým chováním, spíše soutěžící než spolupracující, netolerantní, agresivní atd. Je možné, že mezi tunery a jejich kluby existuje určitá rivalita. I ve výsledcích dotazníku vlastní konstrukce se ukazuje, že se tunerům líbí obdiv ostatních a navíc většina z respondentů navštěvuje tuning srazy, kde probíhají různé soutěže a tak se mohou srovnávat s ostatními.

Hypotéza H5 říká, že tuneři aut se na škále S (svědomitost) významně neliší od běžné populace. Tuto hypotézu jsem také vyvrátila, podle výsledků tuneři na škále S dosahují vyšších skóre než norma. Osoby s vysokým skórem na této škále lze popsat jako cílevědomé, ctizádostivé, pilné, vytrvalé, systematické, s pevnou vůlí, disciplinované, spolehlivé, přesné a pořádné (Hřebíčková, 2004). Je otázkou, pokud by byl výběr náhodný, zda by tuneři vyplňující osobnostní inventář vykazovali stejné osobnostní kvality. Od respondentů, se kterými jsem měla tu možnost komunikovat e-mailem, jsem se dozvěděla, že jejich důvodem pro vyplnění dotazníků bylo přispět do výzkumu tohoto tématu. Dalším důvodem pak bývalo zveřejnění jejich zaslaných fotografií na internetu. Pokud se tedy můj vzorek skládá z respondentů, kteří chtějí skrze vyplnění dlouhého dotazníku ve svém volném čase naplnit nějaké své osobní cíle, je možné, že výše vyjmenované charakteristiky splňují. Nedokážu však odhadnout předpokládané výsledky osobnostního inventáře u tunerů, kteří vyplnili pouze krátký dotazník vlastní konstrukce. Je možné, že právě na škále svědomitosti by se lišili od stávajícího vzorku.

Hypotézy H6-H10 se nepotvrdily ani jediná. Hledala jsem zde rozdíly mezi skupinami tunerů rozdělených podle demografických a popisných údajů – věk, počet vytuněných vozidel, počet zaviněných nehod a typy obdržovaných pokut. Mezi skupinami se na předpokládaných škálách NEO-PI-R inventáře neobjevil signifikantní rozdíl. Důvodem může být příliš malý vzorek respondentů či nepravdivost některých získaných údajů, např. počet zaviněných nehod. Zvláštním jevem bylo, že respondenti připouštěly různé typy získaných pokut a více než 33% respondentů se přiznává k zavinění dopravní nehody nejméně jednou, přesto jen mizivá část respondentů připouští bodovou ztrátu (22%). Dalším důvodem může být přílišná nehomogenita tunerů aut obecně. Velice záleží na příslušnosti tunera do určitého klubu, typu tuningu, který preferuje a podobně.

Výzkumné otázky VO1 a VO2 úzce souvisí s hypotézami H1-H5 a H8-H10.

Ve výzkumné otázce VO3 se zabývá finanční sumou investovanou do auto tuningu u jednotlivých respondentů. Ve výsledcích se ukázalo, že většina tunerů se v tomto ohledu pohybuje ve finančním rozpětí 2-50 tisíc ročně, pouze 10% tunerů dosahuje částky až 250 tisíc korun ročně. Je možné, že tak velké rozdíly v investovaných částkách u jednotlivých tunerů jsou zapříčiněny odlišnými příjmy, odlišným zaměstnáním či různými typy tuningu, kterým se respondenti věnují. Dále pak v této otázce dle mého názoru hraje roli, zda respondenti mají rodinu a děti.

Výzkumná otázka VO4 se ptá, zda tuneři dodržují při jízdě vytuněným vozidlem dopravní předpisy a zda je dodržují při jízdě s vozidlem bez tuningu. I přesto, že se ve výsledcích ukázalo, že větší procento tunerů dodržuje předpisy při jízdě s autem bez tuningu a překračuje předpisy s vytuněným autem, není tato odpověď plně vypovídající. Zpochybňujícím faktem je, že ne všichni tuneři vlastní i auto bez tuningu, tedy se k otázce jízdy v tomto autě nevyjadřovali.

Výzkumná otázka VO5 se ptá, co je příčinou provozování auto tuningu, co k tomuto koníčku respondenty vede. Většina respondentů odpovídala, že rádi zaujmou ostatní, chtějí si vylepšit své vozidlo podle svých představ a tak se odlišit od ostatních a mají rádi činnost (práci s autem) jako takovou. Fakt, že rádi zaujmou ostatní svým autem, bych přikládala zvýšené extravertovanosti respondentů. Toto se však neukázalo v NEO-PI-R osobnostním inventáři, kdy právě na škále extraverte (E) se neobjevil signifikantní rozdíl mezi tunery aut a normou. Pokud chtějí tuneři vylepšit vlastnosti vozidla, odlišit se od sériových vozů a baví je práce s auty jako taková, je důležitá jejich znalost motoristiky a přehled jednotlivých typů aut. Otázkou je, zda těchto znalostí dosáhli díky svojí profesi, či zda o je k motoristce přivedlo něco jiného.

Podobný výzkum provedla Petra Břímková (2010) ve své diplomové práci, zkoumala však osobnosti motorkářů. Motorkáři mají dle mého názoru některé společné zájmy tunerům, například motorkářské kluby, srazy, závody a jízdu v silničním provozu. Je tedy možné, že v určitých ohledech se mohou podobat i osobnostně. P. Břímková zjistila, že osobnost motorkáře nelze zcela vymezit z důvodu nehomogenity této skupiny. Záleží na typu motocyklu, na kterém motorkář jezdí a k jehož skupině vyznavačů se hlásí. Takto je tomu dle mého názoru i u tunerů aut. Velice záleží na druhu tunění, které tuner provozuje a

v jakém tuning klubu je členem. Břímková dále zjistila, že motorkáři nevykazují vyšší míru agresivity, než běžná populace, ale vykazují zvýšenou hladinu tendence k rizikovému chování.

Jistě existuje celá řada metodologických chyb, které by bylo vhodné do příštího výzkumu zlepšit:

- Sesbírat více respondentů a vytvořit tak větší výzkumný vzorek.
- Vybírat pouze tunery určitého zaměření a vytvořit tak homogennější vzorek.
- Vytvořit propracovanější tematický dotazník pro detailnější popis výzkumného vzorku.
- Lépe motivovat respondenty pro účast ve výzkumu (finanční odměna, poukázka na nákup v tuning obchodě atd.).
- Přidat k výzkumným metodám další, např. test ruky pro měření agresivity, rozhovor, atd.

13. Závěr

V teoretické části jsem popsala tuning a problematiku s ním spjatou, osobnost řidiče a problematiku nehodovosti. V praktické části jsem zkoumala vzorek 30 respondentů provozujících auto tuning. Respondentům byl předložen tematický dotazník vlastní konstrukce a NEO-PI-R osobnostní inventář. Data byla zpracována kvantitativní i kvalitativní metodologií (metoda tvorby trsů u některých popisných otázek), parametrickými (Welchův test) i neparametrickými metodami (Mann-Whitneyův U-test). Bylo zde ověřeno 10 hypotéz. Z pohledu interpretace hypotéz bylo dosaženo těchto výsledků:

- Skupina tunerů automobilů dosahuje na škále N (neuroticismus) nižších skóre než běžná populace.
- Skupina tunerů automobilů se signifikantně neliší od běžné populace na škále E (extraverze) od běžné populace.
- Skupina tunerů automobilů dosahuje na škále O (otevřenost vůči zkušenosti) nižších skóre než běžná populace.
- Skupina tunerů automobilů dosahuje na škále P (přívětivost) nižších skóre než běžná populace.
- Skupina tunerů automobilů dosahuje na škále S (svědomitost) nižších skóre než běžná populace.
- Tuneři s různým počtem vytuněných vozidel se na škále svědomitosti od sebe významně neliší.
- Věk u tunerů aut neovlivňuje škálu extroverze.
- Zaviněná dopravní nehoda není u tunerů aut ukazatelem pro nižší míru neuroticismu.
- Zaviněná dopravní nehoda není u tunerů aut ukazatelem pro nižší míru svědomitosti.

- Obdržená pokuta za nedodrženu rychlost či způsobenou dopravní nehodu není u tunerů aut ukazatelem pro nižší míru neuroticismu.
- Častými důvody pro provozování auto tuningu jsou: zaujmout ostatní, vylepšení vlastností vozidla a odlišení se od sériových vozů a samotná činnost jako taková.

14. Souhrn

Ve své diplomové práci se zabývám tématem osobnostních charakteristik tunerů aut. V prvních kapitolách se snažím přiblížit téma tuningu, jeho definici, historický vývoj u nás i v zahraničí, různé druhy a typy tuningu, tuning srazy a podobné společné akce tunerů. Řeším i otázku, kde se běžná populace s tuningem může setkat – v médiích, či v reklamě. V poslední kapitole zaměřené na tuning jako takový hledám souvislosti mezi tuningem a zákonem o silničním provozu.

Dalším tématem v této práci je osobnost. Snažím se zde obecně definovat základní pojmy, jakými jsou například temperament, schopnosti a dovednosti, postoje, motivy či charakter osobnosti. Zároveň se snažím zaměřit tato témata i konkrétně na osobnost řidiče. V závěru této části se věnuji některým osobnostním specifikům tunerů aut.

Poslední větší teoretickou část jsem zaměřila na téma dopravních nehod. Zkoumám zde faktory vlivu na dopravní situaci – kvalita vozidla, lidský faktor a vlivy prostředí.

V praktické části jsem se zaměřila na skupinu tunerů aut ve věku od 18 let. Celkový vzorek byl 30 respondentů (původní počet 61 zájemců o výzkum). Výzkum probíhal dotazníkovou formou. Pro sběr dat jsem použila baterii složenou z NEO-PI-R osobnostního inventáře a tematického dotazníku vlastní konstrukce. NEO-PI-R inventář obsahoval 240 položek s možností výběru odpovědi (Likertova škála), dotazník vlastní konstrukce obsahoval 26 položek, některé otázky s možností výběru, jiné s volnou odpovědí. Dotazníky bylo možné vyplnit buď na internetu či v tištěné podobě. Sběr dat byl anonymní, kromě případů, kdy se respondenti dobrovolně anonymity vzdali.

Pro analýzu a interpretaci dat bylo použito kvalitativní i kvantitativní zpracování, v rámci kvantitativního pak parametrické i neparametrické výzkumné metody. Otázky dotazníku vlastní konstrukce s možností výběru jsem zpracovala pomocí kvalitativní metody tvorby trsů. Ostatní popisné otázky tohoto dotazníku jsem převážně převedla do výčtu četností. Pro srovnání tunerů s normou na základě NEO-PI-R inventáře jsem použila kvantitativní parametrickou metodu Welchova testu. Pro srovnání jednotlivých skupin tunerů rozdělených na základě některých demografických či popisných zjištěných dat jsem použila Mann-Whitneyův U-test.

V praktické části bylo ověřeno 10 hypotéz. Na základě jejich interpretace bylo zjištěno, že:

- Skupina tunerů automobilů dosahuje na škále N (neuroticismus) nižších skóre než běžná populace.
- Skupina tunerů automobilů se signifikantně neliší od běžné populace na škále E (extraverze) od běžné populace.
- Skupina tunerů automobilů dosahuje na škále O (otevřenost vůči zkušenosti) nižších skóre než běžná populace.
- Skupina tunerů automobilů dosahuje na škále P (přívětivost) nižších skóre než běžná populace.
- Skupina tunerů automobilů dosahuje na škále S (svědomitost) nižších skóre než běžná populace.
- Tuneři s různým počtem vytuněných vozidel se na škále svědomitosti od sebe významně neliší.
- Věk u tunerů aut neovlivňuje škálu extroverze.
- Zaviněná dopravní nehoda není u tunerů aut ukazatelem pro nižší míru neuroticismu.
- Zaviněná dopravní nehoda není u tunerů aut ukazatelem pro nižší míru svědomitosti.
- Obdržená pokuta za nedodrženu rychlost či způsobenu dopravní nehodu není u tunerů aut ukazatelem pro nižší míru neuroticismu.
- Častými důvody pro provozování auto tuningu jsou: zaujmout ostatní, vylepšení vlastností vozidla a odlišení se od sériových vozů a samotná činnost jako taková.

Seznam použitých zdrojů a literatury

Admin. (27. července 2010). *Čiptuning*. Získáno 13. října z <http://topracing.cz/ciptuning/52>

Adler, A. (1999). *Porozumění životu. Úvod do individuální psychologie*. Praha: Aurora.

Allport, G. W. (1937). *Personality. A Psychological Interpretation*. New York. Henry Holt & Co.

Allport, G. W. (1961). *Pattern and Growth in Personality*. New York: Holt, Rinehart & Winston.

Arendasy, M. E., Hergovich, A., Sommer & M., Bogner, B. (2005). Dimensionality and construct validity of a video-based, objective personality test for the assessment of willingness to take risks in road traffic. *Psychological reports*. 97(1), 307-320. Získáno 9. prosince 2012 z <http://amsciepub.com/loi/pr0>

Auto.cz. (2012). *Konec tuningu? EU chce údajně zakázat veškeré úpravy aut*. Získáno z <http://www.auto.cz/konec-tuningu-69694>

Balcar, K. (1983). *Úvod do studia psychologie*. Praha: SPN.

Berlyne, D. (1965). *Structure and direction in thinking*. New York: John Wiley & Sons.

Besip. (2012). *Vnímání a předvídací způsob jízdy*. Získáno 14. října 2012 z http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/vnimani-a-predvidavy-zpusob-jizdy

Břimková, P. (2010). *Osobnost řidiče motocyklu* (Diplomová práce). Získáno 5. ledna 2013 z Vysokoškolské kvalifikační práce.

Čakirpaloglu, P. (2012). *Úvod do psychologie osobnosti*. Praha: Grada Publishing.

Cattell, R. B. (1967). *The Scientific Analysis of Psychology*. London: Penguin Books.

Centrum dopravního výzkumu. (2006). *Proč selháváme za volantem*. Získáno z http://www.cdv.cz/proc-selhavame-za-volantem/

ČSFD. (2013). *Tuningové války*. Získáno z http://www.csfd.cz/film/321422-tuningove-valky/

- Dopravně informační portál. (2012). *Statistika dopravních nehod za rok 2011*. Získáno z <http://www.doipo.cz/aktuality/statistika-dopravnich-nehod-za-rok-2011/>
- Elliott, B., J. (1999). Road rage: media hype or serious road safety issue? Paper presented on the *Third National Conference on Injury Prevention & Control*, 9.-12. května, 1999. Brisbane, Australia. Získáno 27.února 2013 z <http://www.drivers.com/article/165/>.
- Eysenck, H. J. (1947). *Dimensions of personality*. London: Kegan Paul, Trench, Trubner & Co.
- Ferjenčík, J. (2000). *Úvod do metodologie psychologického výzkumu. Jak zkoumat lidskou duši*. Praha: Portál.
- Feshbach, S. & Weiner, B. (1991). *Personality*. Heath: Lexington.
- Fialová, L. (2001). *Body image jako součást sebepojetí člověka*. Praha: Karolinum.
- Guilford, J. E. (1959). *Personality*. New York
- Hanus, J. (2007). *Právní aspekty provozu vozidla na pozemních komunikacích*. (Diplomová práce). Získáno 27.února 2013 z Vysokoškolské kvalifikační práce.
- Havlík, K. (2005). *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál.
- Hellinga, L. A., McCartt, A. T. & Haire, E. R. (2007). Choice of teenagers' vehicles and views on vehicle safety: Survey of parents of novice teenage drivers. *Journal of Safety Research*. 38(6), 707-713. doi: 10.1016/j.jsr.2007.10.003
- Helus, Z. (2003). *Psychologie*. Praha: Fortuna.
- Hilgard, E. R. (1962). *Introduction to Psychology*. New York: Harcourt, Brace & World.
- Horáková, M. (2009). Výzkum strategií zvládnání stresu a jejich vztah k dalším charakteristikám u řidičů záchranné služby. *E-psychologie*, 3(2). Získáno 26.února 2013 z <http://e-psycholog.eu/pdf/horakova.pdf>
- Hřebíčková, M. (2004). *NEO-PI-R. NEO osobnostní inventář*. Praha: Testcentrum.

- Izzo, K. (2012). Auto attraction. CAA Magazine. Získáno z <http://http://www.caamagazine.ca/auto/auto-attraction/>
- Jeihani, M. & Sibdari, S. (2010). The impact of gas price trends of vehicle types choice. *Journal of Economics and Economic Education Research*. 11(2), 1-11. Získáno 6.ledna 2013 z <http://http://www.alliedacademies.org/Public/Journals/JournalDetails.aspx?jid=4>
- Kim, J. (2012). Endogenous vehicle-type choices in a monocentric city. *Regional Science & Urban Economics*, 42(4), 749-760. doi: 10.1016/j.regsciurbeco.2012.05.005
- Kohoutek, R. (4.prosince 2009). Závady a poruchy sebehodnocení [zpráva z blogu]. Získáno z <http://http://rudolfkohoutek.blog.cz/0912/zavady-a-poruchy-sebehodnoceni>
- Königová, M. (2006). *Jak myslet kreativně*. Praha: Grada.
- Kulich, M. (2000). *Základní metody analýzy dat v SASu*. Získáno 24.února 2013 z <http://http://www.karlin.mff.cuni.cz/~kulich/sas/SASStat.html>
- Langmeier, J. & Krejčířová, D. (2008). *Vývojová psychologie*. Praha: Grada.
- Leithäuser, J. G. (1958). *Das unbekannte Ich*. Berlin.
- Leman, K. (2006). *Sourozenecké konstelace*. Praha: Portál.
- Li, Y., Chun, H., Ashkanasy, N. & Ahlstrom, D. (2012). A multi-level study of emergent group leadership: Effects of emotional stability and group conflict. *Asia Pacific Journal of Management*. 29, 352-366. Získáno 16.prosince 2012 z <http://http://www.baf.cuhk.edu.hk/asia-aom/journal.html>
- Live Cars. (23. října 2011). *Historie tuningu*. Získáno 23. října 2012 z <http://http://www.livecars.cz/aktuality/tuning/historie-tuningu.aspx>
- Lukes. (14. ledna 2010). *Virtual – tuning*. Získáno 12. října z <http://http://www.virtual-tuning.cz/>
- Matthews G., Dorn L. & Glendon I. A. (1991). *Personality correlates of driver stress*. *Person. individ. Diff.* 12 (6). Získáno z <http://http://www.drivermetrics.co.uk/Matthewsetal1991.pdf>

- Miovský, M. (2006). *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Praha: Grada.
- Mischel, W. (1981). *Introduction to personality*. New York: Holt, Rinehart & Winston.
- Nakonečný, M. (1995). *Lexikon psychologie*. Praha: Vodňák.
- Nakonečný, M. (1998). *Základy psychologie*. Praha: Academia.
- Nakonečný, M. (2009). *Psychologie osobnosti*. Praha: Academia.
- Pacevt. (14.prosince 2012). *Homepage*. Získáno 7.ledna 2012 z <http://http://www.pacevt.com/>
- Pardel, T. (1979). *Obecná psychologie*. Praha:SPN.
- Paulík, K. (2010). *Psychologie lidské odolnosti*. Praha: Grada Publishing.
- Pernecký, I. (19.dubna 2009). *Historie Driftu v ČR*. Získáno 6.1.2013 z <http://http://www.driftchallenge.cz/cs/o-driftech/historie-driftu-cr>
- Peterková, M. (2011). *Ego-obranné mechanismy*. Získáno 16.února 2013 z <http://http://www.psyx.cz/texty/ego-obranne-mechanismy.php>
- Piaget, J. (1970). *Psychologie inteligence*. Praha: SPN.
- Plháková, A. (2007). *Učebnice obecné psychologie*. Praha: Academia.
- Plháková, A. (2006). *Dějiny psychologie*. Praha: Grada.
- Rothengatter, T. & Huguenin, R. D. (Eds.). (2004). *Traffic & Transport Psychology*. Oxford: Elsevier.
- Říčan, P. (2004). *Cesta životem*. Praha: Portál.
- Schachter, H. (1959). *The psychology of affiliation*. Stanford: Stanford University Press.
- Smékal, V. (2004). *Pozvání do psychologie osobnosti*. Brno: Barrister & Principal.
- Smith, P., Waterman, M. & Ward, N. (2006). Driving aggression in forensic and non-forensic populations: Relationship to self-reported levels of aggression, anger and impulsivity. *British Journal of Psychology*, 97, 387- 403.

- Suchan, P. (2012). *Dopravně-psychologické aspekty rozhodující pro výběr a práci profesionálních řidičů* (Diplomová práce). Získáno 10. února 2013 z Vysokoškolské kvalifikační práce.
- SpriteR. (7. května 2009). Tuning [Zpráva z blogu]. Získáno z http://www.gamepark.cz/tuning_144348.htm
- Štikar, J., Hoskovec, J. & Šmolíková, J. (2006). *Psychologická prevence nehod*. Praha: Karolinum.
- Štikar, J., Hoskovec, J. & Štikarová, J. (2003). *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum.
- Tardy, V. (1964). *Psychologie osobnosti*. Praha: Skriptum FF UK.
- Todos. (2000). *Car tuning defined*. Získáno 25. října 2012 z <http://www.tuning.online.pt/car-tuning/cartuning.php>
- Tomesl. (2010). *Historie tuningu*. Získáno 23. října 2012 z <http://etuning.webnode.cz/historie-tuningu/>
- Top Gear. (2008). *Turbodiesel tune-up for Peugeot's 307*. Získáno z <http://www.topgear.com/uk/search>
- Tuning.as. (2009). *Filmy o autech*. Získáno z <http://www.tuning.as/cz/filmy-o-autech/>
- Tuning club Zvolen (2012). *Aktivity Tuning klubu Zvolen*. Získáno z <http://tuningclubzv.sk/index.html>
- Tuning team. (2010). *Úvod*. Získáno z <http://www.tuningteam.cz/czech/klub/stranky/o-klubu.htm>
- VTBenny. (7. prosince 2009). *Tuning Vs. Tuzing*. Získáno 12. října z <http://vtbenny.txt.cz/clanky/81385/tuning-vs-tuzing>
- Virtual-tuning. (21. března 2009). *Soutěže*. Získáno 7. ledna 2013 z <http://virtual-tuning.7x.cz/souteze>
- Zákon č. 361/2000 Sb. *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu)*. (2009). Praha: Trivis.

Zámečník, P. (2010). *Osobnostní a sociální charakteristiky profesionálních řidičů* (Diplomová práce). Získáno 27.února 2013 z Vysokoškolské kvalifikační práce.

Zich, A. (4.prosince 2012). *Vyplatí se ojeté auto víc než nové? Počítejte dobře*. Získáno z <http://www.auto.cz/koupit-ojete-auto-nebo-radeji-nove-71707>

Zuckerman, M. (1978). The search for high sensation. *Psychology today*. 2, 38-46.

Žák, P. (2004). *Kreativita a její rozvoj*. Brno: Computer Press.

Židlíková, A. (2012). *Vliv reklamy na tělesné sebepojetí mužů* (Bakalářská práce). Získáno 20.února 2013 z Vysokoškolské kvalifikační práce.

Abstrakt

Název práce:	Osobnostní charakteristiky tunerů aut
Autor práce:	Lenka Kubešová
Vedoucí práce:	PhDr. Matuš Šucha, Ph.D.
Počet stran a znaků:	83, 124 998
Počet příloh:	4
Počet titulů použité literatury:	79

Abstrakt:

Tématem práce je výzkum osobnostních charakteristik tunerů aut. Teoretická část je věnována problematice auto tuningu, historii tuningu, popisu základních typů tuningu a vylepšení vozidla, tuning srazům a soutěžím či prezentaci auto tuningu v médiích a reklamě. Ve snaze o komplexní uchopení tématu se zabývám otázkou tuningu v souvislosti se Zákonem o silničním provozu. Hlavním výzkumným cílem je zmapovat osobnost tunerů automobilů a jejich životní styl. Dalším cílem je srovnání osobnostních charakteristik tunerů s normou. V rámci výzkumu byl použit tematický dotazník vlastní konstrukce a NEO-PI-R osobnostní inventář. Cílovou skupinou šetření byli tuneři aut ve věku od 18 let. Bylo zjištěno, že tuneři aut se na čtyřech škálách osobnostního inventáře NEO-PI-R signifikantně liší od normy. Dále pak bylo zjištěno, že skupiny tunerů, rozdělené podle různých demografických či popisných dat, se od sebe v osobnostních charakteristikách signifikantně neliší.

Klíčová slova: Auto tuning, osobnostní charakteristiky, osobnost, řidič automobilu, dopravní nehoda

Abstract

Title of Diploma Thesis:	Personality characteristics of car tuners
Author of Diploma Thesis:	Lenka Kubešová
Supervisor of Diploma Thesis:	PhDr. Matúš Šucha, Ph.D.
Number of pages and signs:	83, 124 998
Number of appendices:	4
Number of used literature:	79

Abstract:

Diploma thesis is the research of personal characteristics of the car tuners. The teoretical part is concentrated on car tuning issues, car tuning history, characterization of the basic car tuning and improvements types, car tuning meetings and competitions or the presenting car tuning in commercial and agent. In pursuit of complex grasp of the theme I look into the question of connection car tuning and the road operation law. The main research goal is to chart the car tuner personality and his life style. Another goal is to compare the personal characteristics of car tuners with the norm. For the research there was used the thematic questionnaire of one's own construction and NEO-PI-R personality inventory. The target group were the car tuners in the age of 18 years. It was found out, that the car tuners significant variate out of norm on four scales. More there was found out, that the groups of car tuners sorted by different demographic or descriptioning data don't significant variate.

Keywords: Car tuning, personality characteristics, personality, car driver, traffic accide

Přílohy

Příloha č. 1: Tematický dotazník vlastní konstrukce

Vážený pane/vážená paní, jsem studentkou Filozofické fakulty Univerzity Palackého v Olomouci, oboru psychologie. Ráda bych Vás požádala o vyplnění následujícího dotazníku, který se týká auto tuningu. Výzkum je anonymní, získaná data jsou použita pouze pro diplomovou práci. Věřím, že výsledná diplomová práce bude přínosem pro výzkum auto tuning. Předem moc děkuji za Vaši účast ve výzkumu,

Lenka Kubešová (xlenkak@seznam.cz).

POZNÁMKA: pokud Vám více vyhovuje tištěná forma dotazníku, pošlete mi na výše uvedený e-mail svou poštovní adresu. Pošlu Vám oba dotazníky v dopise, kam přiložím obálku se známkou a mojí adresou, aby bylo možné dotazníky poslat zpět.

1. Jméno/přezdívká:
2. Pohlaví:
 - Muž
 - Žena
3. Věk:
4. Stav:
 - Svobodný/á
 - Ženatý/vdaná
 - Rozvedený/á
 - Vdovec/vdova
 - Jiné: _____
5. Počet dětí:
6. Bydliště (kraj):
7. Zaměstnání:
8. Počet aut vylepšených tuningem:

9. Počet aut bez tuningu:
10. Tuníte auta i na zakázku jiným osobám?
- Ano
 - Ne
 - Jiné: _____
11. Tuníte si své auto sám?:
- Ano, vždy
 - Většinou ano
 - Někdy
 - Ne, dělá to můj známý
 - Ne, nechám si auto tunit od profesionálů
 - Jiné _____
12. Jak dlouho se věnujete auto tuningu?
13. Proč jste začala/a tunit auta?
- Protože tuní moji přátelé
 - Protože tuní moji příbuzní
 - Líbila se mi auta v televizi
 - Protože tunění je blízké mojí profesi
 - Abych svým autem zaujal ostatní
 - Jiné _____
14. Navštěvujete tuning srazy?
- Ne
 - Ano, zhruba 1x za rok
 - Ano, zhruba 2 – 3x za rok
 - Ano, častěji než 3x za rok
 - Jiné _____

15. Kde všude se svým vytuněným autem jezdíte?
- Nikde, mám ho jen v garáži
 - Na tuning srazy
 - Na projížďku například po městě
 - Na dálnici
 - Kamkoliv
 - Jiné _____
16. Vozíte ve svém vytuněném voze další osoby nebo jezdíte sám?
- Vozím i ostatní
 - Občas někoho svezu
 - Jezdím výhradně sám
 - Jiné _____
17. Kolik peněz přibližně ročně investujete tunění všech Vašich aut?
18. Kolik času měsíčně přibližně věnujete autotuningu?
19. Jak si tuníte Vaše auto/auta?
- Sportovně
 - Luxusně
 - Zevnitř
 - Zvenku
 - Karbonové povrchy
 - Kožené sedačky
 - Pochromování
 - Rezonující výfuk
 - Reprobredny a ozvučení v kufru či ve dveřích
 - Neonové podsvícení
 - Upravení světel (přídavné diody atd.)

- Barva auta (jiná než základní)
- Spoilery (přídavné nárazníky)
- Křídla
- Průduchy na střeše auta
- Jiné _____

20. Co Vás na autotuningu baví?

21. Jezdíte s vytuněným autem podle předpisů?

- Ano
- Většinou ano
- Spíše ne
- Ne
- Jiné: _____

22. Jezdíte se svým autem, které nemá tuning, podle předpisů?

- Ano
- Většinou ano
- Spíše ne
- Ne
- Jiné: _____

23. Byl jste někdy účastníkem dopravní nehody, která nebyla způsobena Vaším zaviněním?

- Ano, jednou
- Ano, vícekrát
- Ne
- Jiné: _____

24. Zavinil jste někdy dopravní nehodu?

- Ano, jednou

- Ano, vícekrát
- Ne
- Jiné: _____

25. Které z pokut jste někdy obdržel?

- Za překročenou rychlost
- Za špatné parkování
- Za způsobenou dopravní nehodu
- Jiné: _____

26. Kolik bodů ročně průměrně ztratíte?

Příloha č. 2: Ukázka části výzkumných dat

Respondent	N	E	O	P	S	N1	N2	N3	N4	N5	N6
1	48	50	41	52	54	16	17	12	10	15	11
2	44	45	31	49	56	14	9	9	14	16	7
3	58	46	43	38	48	18	20	15	19	16	17
4	59	57	56	30	55	21	25	16	8	24	13
5	35	64	44	49	64	8	7	5	7	15	5
6	51	58	42	50	42	11	17	16	16	16	12
7	59	57	48	41	63	24	21	19	12	21	7
8	41	60	55	36	59	12	10	5	7	20	7
9	48	28	41	22	42	15	19	8	8	17	13
10	36	67	51	20	55	5	5	5	4	28	5
11	34	61	41	32	57	5	8	8	7	13	3
12	43	45	38	39	44	10	15	5	12	21	4
13	64	54	56	49	52	21	18	22	18	14	23
14	52	51	36	57	49	16	16	12	17	16	12
15	65	31	27	57	50	24	18	25	19	18	19
16	34	55	35	52	56	7	12	4	7	10	5
17	32	68	44	45	55	8	9	9	1	12	1
18	42	55	54	54	47	9	9	11	9	18	8
19	55	47	53	58	45	11	12	17	16	20	21
20	39	52	40	46	47	8	13	7	5	19	6
21	57	43	41	41	49	17	20	17	17	21	10
22	47	49	55	53	47	11	20	12	11	17	7
23	45	50	43	44	49	8	11	11	15	18	9
24	59	47	40	62	54	26	15	20	18	12	17
25	42	51	34	55	55	12	10	14	9	10	9
26	43	51	32	46	38	14	12	9	11	13	8
27	43	62	57	48	47	17	8	10	8	14	11
28	62	61	45	53	43	22	7	18	24	24	11
29	46	38	37	54	52	16	10	14	11	13	12
30	36	67	51	20	55	5	5	5	4	28	5

Vysvětlivky:

Tabulka obsahuje T skóry jednotlivých respondentů na škálách NEO-PI-R osobnostního inventáře a hrubé skóry na subškále neuroticismu.

Příloha č. 3: Ukázky vytuněných automobilů některých respondentů





Příloha č. 4: Zadání diplomové práce

Univerzita Palackého v Olomouci
Filozofická fakulta
Akademický rok: 2011/2012

Studijní program: Psychologie
Forma: Prezenční
Obor/komb.: Psychologie (PS)

Podklad pro zadání DIPLOMOVÉ práce studenta

PŘEDKLÁDÁ:	ADRESA	OSOBNÍ ČÍSLO
KUBEŠOVÁ Lenka	Na Hutích 13, Praha - Bubeneč	F08172

TÉMA ČESKY:

Osobnostní charakteristiky tunerů aut

NÁZEV ANGLICKY:

Personality characteristics of car tuners

VEDOUcí PRÁCE:

PhDr. Matuš Šucha, Ph.D. - PCH

ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ:

1. Studium relevantní literatury. Na základě studia literatury vypracování teoretické části pojednávající o auto-tuningu obecně, o životním stylu a osobnosti tunerů aut a o auto-tuningu ve vztahu k bezpečnosti dopravy.
2. Vypracování výzkumného projektu ? hypotézy, plan výzkumu, možná rizika.
3. Cíl práce je zjistit, jaké jsou osobnostní charakteristiky tunerů aut.
4. Metody: Standardizovaný dotazník osobnosti, dotazník vlastní konstrukce ? otázky týkající se auto-tuningu u daného jedince.
5. Sběr dat: 40 respondentů provozujících auto-tuning.
6. Statistické zpracování dat a jejich interpretace.
7. Vlastní zpracování diplomové práce.

SEZNAM DOPORUČENÉ LITERATURY:

- Antušek, I. (1998). Lexikon začínajícího řidiče. Praha: Grada Publishing.
- Dorn, L.: Driver behaviour and training ? Vol. 2., Hampshire, Ashgate Publishing Limited, 2005
- Havlík, K. (2005). Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. Praha: Portál.
- Hošek, V.: Psychologie odolnosti. Praha, Karolinum, 1999
- Rothengatter, T., Huguenin, R.D.: Traffic and transport psychology. London, Elsevier, 2004.
- Štikar, J., Hoskovec, J., Šmolíková, J. (2006). Psychologická prevence nehod: teorie a praxe. Praha: Karolinum.
- Štikar, J., Hoskovec, J., Štikarová, J. (2003). Psychologie v dopravě. Praha: Karolinum.
- Časopisecká literatura k tématu (domácí a zahraniční).

Podpis studenta:

Datum:

Podpis vedoucího práce:

Datum: