

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích  
Teologická fakulta

Bakalářská práce

Tuning jako volnočasová aktivita ve věku 18–25

Autor práce: Nikola Hulmáková  
Vedoucí práce: Mgr. Karel Ochozka  
Studijní program: Pedagogika volného času

**Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem autorkou této kvalifikační práce a že jsem ji vypracovala pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu použitých zdrojů

Datum: .....

Podpis studenta: .....

## **Poděkování**

Tímto chci poděkovat Mgr. Karlu Ochozkovi za odborné vedení mé práce, cenné rady a čas, který mi věnoval při zpracování této práce. Také chci poděkovat Mgr. Ondřeji Čechovi za výpomoc s osnovou teoretické části. Dále mé poděkování patří respondentům za jejich čas a upřímné výpovědi při rozhovorech, bez kterých by tato práce nemohla vzniknout.

# Obsah

|                                                       |    |
|-------------------------------------------------------|----|
| Úvod.....                                             | 6  |
| 1 Vymezení fenoménu tuning .....                      | 7  |
| 1.1 Historie.....                                     | 7  |
| 1.2 Druhy tuningu .....                               | 7  |
| 1.3 Tuning srazy a komunitní život.....               | 9  |
| 1.4 Soutěže a závody.....                             | 9  |
| 1.4.1 Sprinty .....                                   | 10 |
| 1.4.2 Drifty .....                                    | 10 |
| 1.4.3 Rallye .....                                    | 10 |
| 1.4.4 Demolition derby.....                           | 10 |
| 2 Teoretická východiska pedagogiky volného času ..... | 11 |
| 2.1 Volný čas .....                                   | 11 |
| 2.2 Sociální dimenze a subkultura tuningářů .....     | 11 |
| 2.3 Vývojové období 18–25 let.....                    | 13 |
| 2.4 Motivace a motivy .....                           | 15 |
| 2.5 Automobil jako součást rozšířeného já .....       | 16 |
| 3 Výzkumná část .....                                 | 18 |
| 3.1 Cíl práce .....                                   | 18 |
| 3.2 Úkoly práce .....                                 | 18 |
| 3.3 Výzkumné otázky .....                             | 18 |
| 3.4 Motivace výzkumu.....                             | 18 |
| 3.5 Metodologie a technika sběru dat .....            | 19 |
| 3.6 Etika .....                                       | 20 |
| 3.7 Analýza dat .....                                 | 20 |
| 3.8 Výběr respondentů .....                           | 20 |
| 3.9 Představení respondentů .....                     | 21 |
| 4 Interpretace výsledků šetření .....                 | 24 |
| 4.1 Investice jako projev priorit .....               | 24 |
| 4.2 Časová dotace a proces sebevzdělávání .....       | 25 |
| 4.3 Psychologická rovina .....                        | 27 |
| Diskuse.....                                          | 30 |
| Závěr.....                                            | 32 |
| Seznam použitých zdrojů .....                         | 33 |
| Přílohy .....                                         | 35 |
| Příloha I: Přepis rozhovoru s Respondentem 1 .....    | 36 |
| Příloha II: Přepis rozhovoru s Respondentem 2 .....   | 41 |

|                                                      |    |
|------------------------------------------------------|----|
| Příloha III: Přepis rozhovoru s Respondentem 3 ..... | 47 |
| Příloha IV: Přepis rozhovoru s Respondentem 4 .....  | 54 |
| Příloha V: Přepis rozhovoru s Respondentem 5.....    | 58 |
| Abstrakt.....                                        | 61 |
| Abstract.....                                        | 62 |

## Úvod

Díky studiu pedagogiky volného času jsem si uvědomila význam volného času v životě. Způsob, jakým člověk tráví svůj volný čas, má zásadní vliv na jeho osobnostní rozvoj, psychosociální pohodu i utváření sociálních vztahů. Volný čas nelze chápat pouze jako prostor pro odpočinek a zábavu, ale jako komplexní oblast, ve které dochází k naplňování lidských potřeb, seberealizaci a formování identity jedince.

V rámci studia mě zaujaly specifické volnočasové aktivity, kolem kterých se vytvářejí výrazné sociální skupiny a subkultury. Jednou z nich je tuning automobilů, který představuje velmi specifickou formu trávení volného času. Pro některé jedince není tuning pouze koníčkem, ale stává se významnou součástí jejich životního stylu. Přesto bývá tato skupina lidí ve společnosti často vnímána stereotypně a je zatížena řadou stigmat, například v souvislosti s nebezpečnou jízdou, porušováním právních předpisů a špatným technickým stavem vozidel. Tyto zjednodušené pohledy však mnohdy neodrážejí skutečnou podobu této volnočasové aktivity ani vnitřní motivace lidí, kteří se jí věnují.

Při bližším setkání s komunitou lidí věnujících se tuningu automobilů lze pozorovat, že za touto činností je vysoká míra zručnosti, kreativity a touhy po sebevzdělávání. Tuning tak může plnit nejen zábavnou, ale i socializační, seberealizační a rozvojovou funkci. Z tohoto důvodu se jeví jako vhodné téma pro zkoumání v kontextu pedagogiky volného času.

Cílem této bakalářské práce je analyzovat tuning automobilů jako specifickou volnočasovou aktivitu v období mladé dospělosti 18–25 let se zaměřením na osobnostní, psychologické a sociální aspekty této činnosti. Práce se soustředí na analýzu motivací, které jedince k tuningu vedou, na způsob vynakládání času a financí a na vliv této aktivity na sociální život a identitu respondentů. Práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část. Teoretická část se zaměřuje na vymezení pojmu tuning automobilů, jeho historii, formy a současnou podobu, dále na vymezení volného času a jeho významu pro rozvoj osobnosti, na charakteristiku osobnosti v období mladé dospělosti a na problematiku motivace a sociální dimenze volnočasových aktivit. Tyto teoretické poznatky tvoří podklad pro praktickou část práce.

Praktická část je založena na kvalitativním výzkumu realizovaném formou polostrukturovaných rozhovorů s osobami, které se tuningu automobilů věnují. Cílem praktické části je hlouběji porozumět subjektivnímu významu tuningu v životě respondentů a získaná data interpretovat v souvislosti s vybranými teoretickými koncepty.

# 1 Vymezení fenoménu tuning

Tuning je pojem, který se nejčastěji používá ve světě automobilů nebo počítačů. Anglické slovo tuning by se dalo přeložit jako přizpůsobování nebo ladění. Jedná se o úpravu stroje po výkonnostní nebo vizuální stránce, která z něj udělá jedinečný kus. Dává majiteli možnost upravit si auto podle vlastních představ a vytvořit si svůj individuální styl. Často je záměrem zvýšení výkonu, zlepšení jízdních vlastností a ovladatelnosti vozu, což přispívá k dynamičtější, sportovnější jízdě a lepšímu zážitku z řízení. V případě, že hovoříme pouze o estetických vlastnostech vozu (body kit, modifikace karoserie vozidla, zatmavení skel, vnější grafické úpravy karoserie, například polepy), můžeme použít pojem styling. Také se můžeme setkat s pojmem tuzing, kterým se označuje nepovedené, levně nebo špatně vypadající úpravy na vozidle.

Úpravy na vozidle mohou být drahé. Je doporučeno, aby úpravy na voze prováděla osoba s patřičnou odborností, aby byla zachována bezpečnost a ovladatelnost. Některé úpravy také mohou být rozporu s legislativou a nároky na technický stav pro jízdu na pozemních komunikacích. Proto je nutné nechat větší a rozsáhlejší tuning schválit a zapsat do technického průkazu. (srov. RaceChip, 2023; Tuning-in, 2025)

## 1.1 Historie

V Česku se první zájem o tuning objevil v 70. letech minulého století. Automobilový průmysl byl velmi omezen, na silnicích se objevovalo jen pár druhů vozů. Touha majitelů se odlišit vedla k montování doplňků, zajímavých i výstředních polepů a úpravou světel. V 80. letech se fenomén rozšířil a objevovalo se více možností. Čím dál běžnější byly potahy interiéru a úpravy výfuků. Velkým vzorem se stalo sousední Německo, kde byly možnosti nekonečné, i když stále extrémně drahé. Lidé se snažili napodobovat úpravy svépomocí ve svých garážích a dílnách. Zásadní zlom nastal v 90. letech s otevřením hranic. Dovoz zahraničních vozů a snazší přístup k dříve vzácným dílům přispěly k profesionalizaci celé komunity. Automobil a jeho úpravy se staly cenově dostupnějšími, což umožnilo masový rozvoj tuningu. (srov. Autíčkář, 2017; Etuning, 2025)

## 1.2 Druhy tuningu

Tuning můžeme dělit podle několika kritérií. Nejčastěji se přitom zaměřujeme na účel využití vozidla. Rozlišujeme tak například vozy pro běžné denní použití, terénní vozy, auta upravená pro výstavní účely a automobilové show, či auta se sportovními

modifikacemi pro závodní okruh. Podle těchto kritérií pak zvažujeme, jaké části vozidla budeme upravovat.

Nejčastěji se setkáme s úpravami motoru, které mohou zahrnovat instalace většího turba, výměnu vstřikovačů, výfukového systému, zvětšení chladiče nebo dokonce instalace výkonnějšího motoru. Tyto úpravy vedou k většímu zrychlení a dosažení vyšší maximální rychlosti. Speciální úpravou motoru je chiptuning.

*„Posledních zhruba 30 až 40 let jsou auta vybavena elektronikou řídící vstřikování, spalování a vše kolem motoru. Jedná se o takový malý počítač, který si sbírá data ze senzorů a čidel. Podle toho pak upravuje množství vstřikovaného paliva, okamžik, kdy je palivo vstříknuto, předvstřík a podobně. Celé to řídí nějaký program, který do řídící jednotky nahrála automobilka. Jenže právě ten program lze upravit, na čemž je chiptuning založen. Změní se tak palivová mapa a je možné docílit vyššího výkonu, krouticího momentu, nižší spotřeby, lepšího průběhu a taky třeba klidnějšího chodu agregátu.“* (Portál řidiče, 2021)

Mezi další často upravované části auta se řadí podvozek. Tyto úpravy nejvíce ovlivňují jízdní vlastnosti, jako ovladatelnost a stabilitu, ať už se snažíme snížit vozidlo pro lepší střed těžiště, nebo instalaci sportovních tlumičů pro lepší odezvu a přilnavost při jízdě. Snížení auta pomocí vzduchového podvozku může být také vizuálně atraktivní.

Změny karoserie jsou především estetickým tuningem. Instalace předních a zadních spoilerů, nebo bočních prahů sice slouží ke zlepšení aerodynamiky vozu, za normálního provozu však rozdíl není znát. Stávají se z nich tedy doplňky, které autu dávají sportovnější a agresivnější vzhled.

Také se často setkáme s tuningem interiéru, kam patří výměna sedadel, volantů, pedálů a přístrojového panelu. Dále se často přidávají sportovní přístroje, jako jsou otáčkoměry, teploměry nebo tlakoměry. Nejjednodušším tuningem však bývá výměna kol, či úprava světel. (srov. RaceChip, 2023)

Speciální kategorií je audiotuning: *„Ladění audiosystému v autě zahrnuje úpravu různých prvků audiosystému vašeho vozu za účelem dosažení nejlepší kvality zvuku. Patří sem ladění zvukových frekvencí, vyvažování úrovně zvuku a optimalizace celkového výkonu reproduktorů, zesilovačů a dalších zvukových komponentů. Mezi klíčové komponenty zapojené do ladění audiosystému v autě patří ekvalizéry, které umožňují nastavit úroveň frekvencí, zesilovače, které zesilují zvukový signál, a reproduktory, které produkují zvuk. Každá komponenta musí být pečlivě nastavena, aby fungovala v harmonii a zajistila nejlepší zvukový zážitek.“* (Tower Audio, 2024, vlastní překlad)

Tuning má také různé styly. Nejznámější je JDM (Japanese Domestic Market), pro který jsou klíčové původní japonské díly, minimalistický design a respekt k původní konstrukci japonských aut s co nejlepšími aerodynamickými vlastnostmi. Obvykle jsou to malá lehká sportovní auta. Naopak USDM (United States Domestic Market) je typický robustním vzhledem s velkým výkonným a zvučným motorem. Drift style poznáme podle široké a ploché konstrukce, odlehčeného interiéru a technických úprav zaměřené na přetáčivost a kontrolu smyku. Zajímavý může být také takzvaný sleeper styl. Jedná se o vzhledově nenápadné vozidlo s výrazně navýšeným výkonem. Auto působí sériově, často i záměrně obyčejně, ale má skryté úpravy motoru a techniky. Klíčové je překvapení

a skrytý potenciál. O krok dál pak najdeme Rat Rod. Na první pohled záměrně surový vzhled, rez a zdůraznění industriálního stylu tvoří kontrast s technicky velice dobrou kondicí a výkonem. (srov. Vladimír 518 a Veselý, 2011, s. 215–219)

### 1.3 Tuning srazy a komunitní život

Lidé, kteří se věnují tuningu se často scházejí na tuning srazích. Menší srazy se obvykle konají na velkých parkovištích u nákupních center. Velké více organizované srazy se konají na pronajatých plochách jako jsou letiště. Některé jsou i s vícedenním programem, ukázkami, soutěžemi a závody ve sprintech. Mohou být doprovázeny hudebními koncerty a bývá zajištěné občerstvení v podobě stánků. Informace o jejich konání najdeme na webových stránkách, facebookových skupinách nebo na sociálních sítích jednotlivých automobilových klubů a skupin.

*„A po Česku se také začaly konat různé tuningové srazy, na nichž se scházeli fanoušci a majitelé upravených vozidel. Asi nejznámější takovou akcí jsou Mimoňské války, které se poprvé uskutečnily 20. září roku 2002. Už po měsíci, 19. října, proběhlo pokračování. Právě na „válkách“ je také krásně vidět, jak obliba srazů rostla. Zatímco na první akci se podle pořadatelů ukázalo asi 150 aut, o měsíc později dorazilo už zhruba 600 vozů. Na třetím srazu, jenž se konal 17. května 2003, se objevilo 1 200 automobilů. A v květnu 2005 na sedmém setkání to bylo dokonce 7 000 vozidel... Tehdy zřejmě byla obliba tuningu v Česku na vrcholu.“* (Garáž, 2023)

Ne všechny tuningové srazy však probíhají bez problémů. Zejména menší či neoficiální akce bývají někdy spojovány s nevhodným či rizikovým chováním některých účastníků. Samotní příznivci tuningu takové jednání často odmítají, protože přispívá k vytváření negativních stereotypů o celé komunitě. O to důležitější je kvalitní organizace a zajištění bezpečnostních opatření, která minimalizují rizika pro návštěvníky, okolí i běžný silniční provoz.

*„Ano, takhle se většina mladých Čechů v automobilové komunitě baví, a ještě se nazývají fanoušky do aut. Neuvědomují si, že svým hulvátským a omezeným chováním škodí všem motoristům a zejména těm, kteří jsou dostatečně vyspělí a inteligentní na to, aby svou vášeň k autům provozovali v bezpečí uzavřených tratí a okruhů. Většina přítomných aut byla navíc absolutními troskami, které na silnici nemají, co pohledávat.“* (Daňa, 2019)

### 1.4 Soutěže a závody

Mezi automobilovými nadšenci jsou v oblibě kromě klasických srazů také soutěže a závody. Úpravy na autech se liší podle jednotlivých typů soutěží. Pořádají se na uzavřených tratích a plochách mimo silniční provoz.

### 1.4.1 Sprinty

Nejčastěji se setkáme se závody ve sprintech, při kterých se testuje rychlost aut. Závodní trať je přímá, v minimální délce 250 metrů, s minimální šířkou 5 metrů pro jednu závodní dráhu. Obvykle jedou dvě auta současně s cílem zdolat trať v co nejkratším čase. Na základě dosaženého výsledku jsou pak jezdcům přidělovány body. Auta jsou rozdělena do kategorií podle druhu paliva, váhy a objemu motoru. (srov. SMS ČR, 2024)

### 1.4.2 Drifty

*„Závod v driftování je závod, při kterém se na definované trati tvarem závodního okruhu, veřejné komunikace či vytýčené tratě, pohybují automobily ve smyku zadní nápravy, tak aby jeho pohyb nebyl přerušen přetočením vozidla a aby nedošlo ke srovnání vozidla do přímého směru. Účastnit se mohou pouze automobily s náhonem na zadní kola nebo s náhonem na všechna čtyři kola. Obecně platí, že závod se skládá z tréninku, kvalifikace, finále a drift taxi“ (Autoklub České republiky, 2018)*

### 1.4.3 Rallye

Rallye je závod, při kterém je také velice důležitá rychlost. Trasa je ovšem náročnější než při sprintech. Může vést lesem, pouští, na ledu i sněhu a obsahuje ostré zatáčky, průjezdy vodou a nerovným terénem. Rallye tým se skládá z řidiče a spolujezdce. Ten před jízdou dostane itinerář s informacemi o trati. Při první seznamovací jízdě s vytvoří vlastní interpretaci s poznámkami, ze které vznikne speciální kód. Při samotném závodě ho spolujezdec čte řidiči, kterému údaje pomáhají například projet ostrou zatáčku rychle pomocí informace o poloměru nebo o důležitých bodech v krajině. (srov. Škoda Storyboard, 2021)

### 1.4.4 Demolition derby

Při demolition derby do sebe auta cíleně navzájem narážejí. Cílem závodu je udržet auto v derby aréně co nejdéle v pojízdném stavu. V případě, že závodník není aktivní a vyhýbá se střetům, je diskvalifikován. Auta jsou rozdělena do jednotlivých rozjížděk podle váhy. Každá rozjíždka končí tím, že v aréně zůstane jen jedno pojízdné auto. Výherci jednotlivých rozjížděk se na závěr utkají ve finále. Pravidla ohledně toho, do jaké míry může závodník své auto upravit či využít, určuje pořadatel akce. (srov. Czech Demolition Derby, 2025)

## 2 Teoretická východiska pedagogiky volného času

### 2.1 Volný čas

Volný čas představuje podstatnou součást lidského života a pro mnohé je právě volný čas ten nejhodnotnější. Vzhledem k tomu, že se tato práce věnuje automobilovému tuningu jako specifické volnočasové aktivitě, je nezbytné nejprve vymezit definici a podstatu samotného pojmu volný čas.

Hofbauer (2004, s. 13) uvádí, že zejména v německé literatuře bývá volný čas definován jako čas zbytkový, po splnění všech pracovních i nepracovních povinností (tzv. *Rest-theorie*). Přesnější charakteristikou je však pojetí volného času jako činnosti, do které člověk vstupuje na základě vlastního svobodného rozhodnutí, s určitým očekáváním a jedná se o činnost, která mu přináší příjemné zážitky. Mezi hlavní funkce volného času řadíme odpočinek (regeneraci pracovních sil), zábavu (regeneraci sil duševních) a rozvoj osobnosti (spoluúčast na vytváření kultury). Způsob, jakým mladý člověk s tímto časem nakládá, jej může ovlivnit jak pozitivně, tak i negativně, což může v krajních případech vést k sociálně patologickým jevům.

Úzká spojitost mezi volným časem a identitou člověka vyplývá i z faktu, že způsob jeho trávení je jedním z klíčových ukazatelů životního stylu. Pávková et al. (1999, s. 28) v této souvislosti definuje životní styl jako souhrn životních forem, které jedinec aktivně prosazuje, přičemž poznamenává: „*[Životní styl] zahrnuje hodnotovou orientaci člověka, projevuje se v jeho chování i ve způsobu využívání a ovlivňování materiálních i sociálních životních podmínek. Všechny tyto skutečnosti lze posuzovat mimo jiné i z hlediska volného času a hospodaření s ním.*“ (Pávková et al., 1999, s. 28)

Dalo by se říct, že volnočasové aktivity jsou přímou výpovědí o tom, kým člověk je a jaké hodnoty jsou pro něj důležité. Pedagogická a psychologická hlediska navíc zdůrazňují nutnost respektovat věkové i individuální zvláštnosti jedince. Osobní zájmy pak mohou hrát i roli stabilizační, neboť, jak uvádí Pávková et al. (1999, s. 30), dokáží člověka doslova zachránit v náročných životních situacích, životních neštěstích a ztrátách.

### 2.2 Sociální dimenze a subkultura tuningářů

Volnočasové aktivity nejsou pouze individuální záležitostí, ale mají silný sociální rozměr. Lidé přirozeně tíhnou k navazování neformálních vztahů a tvorbě vrstevnických skupin na základě společných zájmů a sociálního statusu. Taková skupina poskytuje členům pocit bezpečí, zázemí a ochranu. Skupiny poskytují svým členům možnost objevovat, profilovat spektrum svých zájmů, přijímat a realizovat hodnoty, tvořit trvalé vzpomínky a hlubší osobní vztahy. Volný čas bývá pro mladé lidi první, někdy i jedinou příležitostí dobrovolného sbližování a tvorby podobných skupin. (srov. Hofbauer, 2004, s. 99)

Pávková (1999, s. 17) ale upozorňuje, že právě význam volného času a vliv mezilidských vztahů jsou předmětem úvah rodičů, pedagogů, psychologů i kriminalistů a v neposlední řadě sociologů a filozofů. Dokonce hovoří o možnosti kompenzace vlivů některých problémových rodin a úrovně sociální péče ve volném čase.

Tato potřeba sounáležitosti a sdílení specifických hodnot vytváří prostor pro vznik subkultur. Pojem subkultura nelze jednoznačně definovat. Mnoho autorů se o zformulování definice pokusilo, ale žádná nebyla jednoznačně přijata.

*„Uvést přesnou definici subkultury, či přímo subkultury mládeže je z hlediska množství jednotlivých definic a přístupů ke studiu subkultur nemožné. Definice subkultur se zaměřují na jednotlivé charakteristiky a znaky subkultur. Lze jen těžko na základě definice popsat množství nejrozličnějších subkultur, které jsou často rozdílné. Přesto se některým definicím a přiblížení základního termínu nelze vyhnout“* (Smolík, 2010, s. 30)

Samotná předpona „sub“ naznačuje určitou svébytnost a odlišnost od většinové společnosti. Subkultury tak tvoří skupiny lidí, kteří sdílejí specifické hodnoty, normy a způsoby chování, které se v určité míře rozcházejí s běžnými společenskými vzorci. Tyto sdílené prvky vytvářejí tzv. mapy významů, díky nimž je svět pro členy subkultury srozumitelnější a strukturovanější. Subkultura tak neplní pouze funkci odlišnosti, ale také orientační a integrační funkci pro své členy. (srov. Smolík, 2010, s. 31)

Zvláštním typem subkultur jsou subkultury mládeže, které jsou úzce spjaty se specifickými způsoby chování mladých lidí, jejich hodnotovými preferencemi, postoji k normám a životním stylem. Tyto subkultury odrážejí jak vývojové potřeby mládeže, tak i konkrétní společenské a kulturní podmínky, v nichž mladí lidé žijí. Jedině v těchto skupinách spojuje společný zájem, problém, aktivita, či zvyk, a tímto způsobem se odlišují od ostatních sociálních skupin. Subkulturu mládeže lze smysluplně pochopit pouze ve srovnání s hodnotami, chováním a životním stylem dospělé populace v rámci téže společnosti. (srov. Smolík, 2010, s. 35)

Problematikou subkultur se zabývá také Hebdige (2012, s. 132), který upozorňuje na proměnlivost subkulturní zkušenosti v závislosti na sociálním prostředí. Jak uvádí: *„viděli jsme, jak se zkušenost zakódovaná v subkulturách proměňuje v závislosti na různém prostředí (práce, domov, škola atd.). Všechna tato prostředí přinášejí svou vlastní jedinečnou strukturu, vlastní pravidla a významy, hodnotovou hierarchii. Ačkoliv se všechny tyto struktury artikuluji pohromadě, děje se tak na úrovni syntaxe. Jsou navzájem propojeny stejně tak prostřednictvím rozdílů (domov vs. škola, škola vs. práce, osobní vs. veřejné atd.) jako podobnostmi.“*

Hebdige (2012, s. 27, 143) dále zdůrazňuje význam stylu jako klíčového aspektu subkultur. Styl plní symbolickou i komunikační funkci, vypovídá o příslušnosti ke skupině a slouží jako viditelný znak identity. Styl lze chápat jako určitý nástroj komunikace, prostřednictvím něhož subkultura vyjadřuje své hodnoty a postoje.

Také Smolík (2010, s. 36) poukazuje na význam stylu a uvádí, že se skládá z několika základních prvků. Patří mezi ně image, tedy vnější vzhled zahrnující oblečení, účes, doplňky či tetování; vystupování, které zahrnuje výraz tváře, držení těla, způsob chůze a celkové chování; a argot, tedy specifická slovní zásoba a způsob vyjadřování. Prostřednictvím těchto prvků se subkultura nejen vymezuje vůči okolní společnosti,

ale zároveň posiluje vnitřní soudržnost svých členů. V případě tuningu se tento styl promítá přímo do estetiky a technických parametrů automobilu.

## 2.3 Vývojové období 18–25 let

Výzkum byl záměrně vymezen na specifickou věkovou skupinu mladých dospělých ve věku 18–25 let. Toto věkové rozpětí bylo zvoleno s ohledem na charakter zkoumané volnočasové aktivity i na vývojová a životní specifika daného období. Spodní věková hranice byla stanovena na 18 let, což v České republice představuje zákonnou hranici pro získání řidičského oprávnění. Právě vlastnictví řidičského průkazu a možnost samostatného řízení vozidla zpravidla vytváří základní podmínky pro aktivní zapojení do oblasti automobilového tuningu. Horní hranice byla stanovena na věk 25 let a to s ohledem na skutečnost, že se zpravidla jedná o období přechodu mezi studiem a vstupem do profesního života.

Vymezení mladé dospělosti se v odborné literatuře liší, některá období se překrývají. Autoři se však shodují na klíčových vývojových výzvách, které jsou pro toto období typické.

Vágnerová (2007, s. 9–11) období mladé dospělosti vymezuje roky 20–40 let. Přičemž upozorňuje že počátek není jednoznačně vymezen. Jediným jasně definovatelným mezníkem je dosažení zletilosti, ale není společností akceptována jako zásadní signál pro změnu statusu mladého člověka.

Přesto se můžeme na dosažení dospělosti podívat z různých hledisek. Z hlediska biologického je podstatná proměna významu sexuality. Dospělost je dobou sexuální zralosti, v této fázi je sexualita velmi důležitým aspektem partnerského vztahu a nabývá na významu i její reprodukční složka.

Psychosociální vymezení dospělosti je složitější zejména proto, že proměna nebývá jednoznačně časově ohraničena a její jednotlivé složky se vyvíjejí různým tempem. Psychosociální znaky dospělosti se projevují v několika oblastech života. V dospělosti dochází ke kompletnímu osamostatnění jedince, který přestává být závislý na své původní rodině, získává relativní svobodu v rozhodování a zároveň ochotu převzít zodpovědnost za své rozhodnutí i činy. Vztahy s rodiči se oproti období dospívání zpravidla stabilizují a nabývají klidnější podoby. Dosažení dospělosti je spojeno i s větší sebejistotou, sebedůvěrou, s realistickým odhadem vlastních sil a kompetencí, které jsou předpokladem soběstačnosti. Člověk dovede lépe ovládat své emoce i jednání. Významnou roli hrají také vrstevnické vztahy a schopnost vytvářet a udržovat partnerská soužití, která vyžadují respektování potřeb druhého. Sociální osamostatnění je přitom podmíněné ekonomickou nezávislostí. Tělesné změny nemají v období mladé dospělosti výrazný vliv na psychiku jedince, s výjimkou situací spojených s těhotenstvím a porodem. (srov. Vágnerová, 2007, s. 9–11)

Období na pomezí adolescence a rané dospělosti je v odborné literatuře často popisováno jako fáze zvýšené nejistoty a proměnlivosti v oblasti sociálních vazeb, životních rolí i hodnotové orientace. Jedinec se v tomto období pohybuje mezi potřebou

svobody a nezávislosti a současně tlakem na přijetí nových dospělých rolí, které s sebou nesou odpovědnost, závazky a dlouhodobá rozhodnutí. Tento přechod nebývá plynulý a bývá doprovázen změnami v oblasti práce, bydlení, partnerských vztahů i vrstevnických vazeb, což může vést k pocitu sociální nejistoty a dočasné destabilizace životního stylu. V souvislosti s postupnou stabilizací životních podmínek dochází k vyhraňování hodnot, postojů a osobního životního stylu, které se následně promítají do způsobu prožívání dospělých rolí. Tento proces je úzce spjat s hledáním vlastního místa ve společnosti a s utvářením individuálního pojetí sociálních norem. Mladý dospělý již disponuje základní znalostí společenských pravidel, avšak v nových situacích a rolích často postrádá jistotu, jakým způsobem se v nich orientovat a jednat. (srov. Vágnerová, 2007, s. 28–29)

*„Dilema rané dospělosti spočívá v rozporu potřeby svobody a nezávislosti s potřebou zkusit nové role, které sice přinášejí prestiž a nové podněty, ale zároveň představují zátěž. Proti uvedeným pochybám, zvažujícím nevýhody vázanosti a omezení působí zvědavost, touha po nových zážitcích a zkušenostech. Bez významu není ani společenský tlak, který jejich přijetí spojuje s potvrzením sociální normality jedince.“* (Vágnerová, 2007, s. 14–15)

Říčan (2004, s. 230–231) poukazuje na skutečnost, že se v tomto věkovém rozpětí setkávají znaky pozdní adolescence a rané dospělosti. Adolescenci vymezuje přibližně věkem 15–22 let a ranou dospělost obdobím 20–30 let, přičemž sám upozorňuje na jejich vzájemné překrývání. Dospělost podle něj charakterizuje zejména produktivní a smysluplná práce nebo příprava na ni, schopnost spolupráce bez zbytečných konfliktů, osamostatnění, respektování určité hierarchie, realistické plány do budoucna, schopnost navazovat vztahy s druhým pohlavím bez výrazných zábran a tendence k dlouhodobému partnerskému soužití. Dále zmiňuje cílevědomé rozšiřování orientace ve vlastním prostředí a aktivní zájem o péči a blaho blízkých osob. Období mladé dospělosti označuje jako optimistický a nadšený životní rozběh.

V souvislosti s adolescencí Říčan (2004, s. 216–217) klade důraz především na hledání a vytváření identity jako základní vývojový úkol tohoto období. *„Adolescence je senzitivním obdobím pro nalezení osobní identity, pro její budování (připomínám pořád budování, pouhé hledání se mi zdá příliš pasivní pojem), pro zápas o ni se svým okolím i se sebou samým, Bývá to zápas těžký, zvláště pro ty, kterým se nepodařilo dobře splnit předcházející vývojové úkoly v pubescenci nebo i v dřívějších obdobích a také pro ty nejcitlivější a nejtvorivější mladé lidi, kteří nemohou jen tak hladce vplout do dospělosti, kteří odmítají vyšlapané cesty, kteří mají odvahu položit všechny otázky a pochybovat o všech konvencích, i o těch nejposvátnějších, kterým právě to nejsamozřejmější je nejpodezřelejší, kteří musí všechno sami vyzkoušet a nově objevit. Někteří mladí couvnou před základním úkolem dospívání, nějak ho obejdou nebo v něm zůstanou vězet a zápasí s ním ještě řadu let, kdy už by měli být mnohem dál.“*

Tato potřeba budování identity se může projevovat i zvýšenou pozorností k vlastnímu tělu a vzhledu. Říčan (2004, s. 193–194) nazývá toto období vrcholem krásy. Adolescenti intenzivněji vnímají sebe sama a věří, že ostatní je sledují a hodnotí, což vede k silnému zaměření na vlastní chování a vzhled. To má za následek zvýšenou sebereflexi a snahu upravovat svůj vzhled tak, aby vyhovoval ideálům sociálního okolí. Podobně jako v dospívání jedinci věnují zvýšenou pozornost vlastnímu vzhledu, mohou mladí lidé tuto

potřebu přenášet na jiné aspekty své identity a sebe prezentace, například na vizuální úpravu automobilu jako prostředek reprezentace sebe sama a zapojení do sociálního hodnocení.

Také v období adolescence podle Říčana (2004, s. 201–202, 224) přibývá aktivních zájmů, které mohou mít význam pro další život jedince. Jedním z důvodů je touha po sebevzdělávání. Dospívající tajně doufá, že mimořádným úsilím vynikne a získá obdiv, a to i tam, kde už dospělý polevil. Autor rovněž zmiňuje pojem osobního moratoria, kdy si jedinec vytváří určité „prozatím“, aby nemusel čelit problémům, které dospělost přináší. Takové moratorium může mít různé podoby jako členství v určité skupině, intenzivního zájmu o sport, hudbu, nebo se dokonce může projevit promiskuitou.

Ačkoli se vymezení období adolescence a mladé dospělosti u jednotlivých autorů liší, pojetí Vágnerové a Říčana se v řadě klíčových aspektů shoduje a zároveň se vzájemně doplňuje. Oba autoři zdůrazňují, že přechod do dospělosti nepředstavuje jednorázový okamžik, ale proces postupného zrání, osamostatňování a hledání vlastní identity. Jejich pojetí umožňuje nahlížet období mladé dospělosti nejen jako fázi postupné stabilizace, ale také jako období zvýšené citlivosti k volbě zájmů, hodnot a životních cílů.

Právě tato kombinace hledání stability, potřeby svobody a snahy o osamostatnění vytváří prostor pro vznik intenzivních volnočasových aktivit, které mohou mít pro jedince dlouhodobý význam. Tyto aktivity poskytují relativně bezpečný prostor pro experimentování, upevňování identity, navazování sociálních vztahů a zachování pocitu autonomie. Z tohoto hlediska lze tuning automobilů vnímat jako aktivitu, která odpovídá vývojovým potřebám této věkové skupiny a naplňuje jak potřebu osobního vyjádření, tak i potřebu sociálního zakotvení.

## 2.4 Motivace a motivy

Motivace představuje velmi komplexní téma, které se snaží vysvětlit, proč lidé jednají určitým způsobem a co je vede k volbě konkrétních činností. V obecné rovině se motivace zabývá pochopením příčin lidského chování, jeho směru, intenzity a vytrvalosti. Odborná literatura se v souvislosti s motivací nejčastěji opírá o pojmy motiv, potřeba a cíl. Jelikož je výzkumná otázka této práce zaměřena na zjištění důvodů, proč se lidé věnují tuningu jako volnočasové aktivitě, je nezbytné tento pojem blíže vysvětlit.

Motivy lze chápat jako vnitřní hybné síly, které ovlivňují lidské chování a dávají mu psychologický smysl. Jak uvádí Nakonečný (2009, s. 245–246): *„Ke struktuře osobnosti patří i funkční prvky, které určují směr a intenzitu jejího chování a které jsou nazývány motivy; vyjadřují psychologické příčiny či důvody lidského chování, dávají mu psychologický smysl. V psychologii však existují různé významy pojmu motiv: v užším smyslu představují motivy vědomé záměry či vědomé cíle jednání, v širším smyslu pak cíle chování vůbec, tj. i nevědomé účely chování. Zatímco pojem motiv vyjadřuje konstrukt odvozený z cílů lidského chování, znamená tedy dispozici, pojem motivace je konstrukt odvozený z toho, co se děje, když je aktivován motiv, vyjadřuje tedy proces přípravy a případné realizace chování vědomě či nevědomě zaměřeného na dosažení cíle.“*

Z uvedené definice vyplývá, že motivace není statickým stavem, ale dynamickým procesem, který se aktivuje v okamžiku, kdy je určitý motiv uspokojován prostřednictvím konkrétního jednání. Motivace tak zahrnuje nejen samotný vznik chování, ale i jeho průběh a vytrvalost v čase. Tento aspekt je důležitý zejména v souvislosti s dlouhodobými volnočasovými aktivitami, mezi které tuning bezesporu patří.

Významnou roli v motivačním procesu hrají také potřeby. Člověk jedná proto, aby dosáhl určitého vnitřního stavu uspokojení, který vyplývá z naplnění biologických, psychických či sociálních potřeb. Jak uvádí Nakonečný (2014, s. 15): „Člověk jedná proto, aby něčeho dosáhl, a to má svou psychologickou příčinu. Lapidárně řečeno, jde tu o vznik a uspokojování potřeb, které vyjadřují nějaké nedostatky v životě lidí, nebo, jinak řečeno, zajišťují podmínky jejich bezporuchového fungování jako bytostí biologických a současně společenských. Konečným cílem lidského chování je dosažení nějakého vnitřního stavu, obecně nazývaného uspokojení...“

Motivace lidského chování je tedy úzce propojena s uspokojováním potřeb, mezi které lze zařadit například potřebu seberealizace, potřebu kompetence, potřebu sociálního kontaktu či potřebu smysluplného trávení volného času. Tyto potřeby se mohou výrazně promítat do volby konkrétních aktivit, kterým se jedinec dlouhodobě věnuje.

Motivační proces se neprojevuje pouze v samotném rozhodnutí k činnosti, ale také v míře úsilí, vytrvalosti a schopnosti překonávat překážky. V tomto smyslu být k něčemu vysoce motivován lze chápat jako stav, kdy jedinec mobilizuje všechny síly, aby dosáhl něčeho určitého, nenechá se od toho odvést, má před očima jen jeden cíl, je fixován jen na to a neuklidní se, dokud toho nedosáhne. (srov. Nakonečný, 2014, s. 19)

Motivace úzce souvisí také s učením a rozvojem jedince. Jak uvádí Mužík (2005, s. 9), motivace dospělých k učení vychází z komplexu motivů spojených s potřebami, zájmy, postoji a schopnostmi, přičemž klíčovou roli hraje tzv. vnitřní motivace. Ta je považována za nejúčinnější formu motivace, jelikož vychází z osobního zájmu a vnitřního přesvědčení o smyslu dané činnosti. Vyjasnění důvodů, které jedince k určité činnosti vedou, je zásadní zejména v situacích, kdy se objevují překážky nebo náročné fáze procesu.

V kontextu této práce lze motivaci chápat jako klíčový teoretický rámec pro pochopení toho, proč se mladí lidé věnují tuningu automobilů. Tuning lze vnímat nejen jako technickou či estetickou činnost, ale také jako prostředek k uspokojování různých psychických a sociálních potřeb, jako je seberealizace, pocit kompetence, relaxace, sociální uznání či smysluplné trávení volného času. Právě identifikace těchto motivačních faktorů je předmětem výzkumné části této práce.

## 2.5 Automobil jako součást rozšířeného já

Pro pochopení vztahu mezi tuningem a osobností mladého dospělého je klíčový koncept „rozšířeného já“ (extended self), který formuloval Russell Belk. Podle Belka (1988, s. 139) nelze identitu jedince oddělit od významů, které přisuzuje svému majetku. Materiální objekty jsou v tomto pojetí chápány jako součást vlastního já, skrze niž jedinec vyjadřuje své hodnoty, schopnosti a sebepojetí. „Naše křehké vědomí vlastního já

*potřebuje podporu, které se nám dostává skrze vlastnění věcí, protože do značné míry jsme tím, co máme a co vlastníme.“*

Sebepojetí (self-concept) lze v psychologii definovat jako souhrn představ a hodnotících soudů, které člověk o sobě chová. Sebepojetí představuje mentální reprezentaci sebe sama, tedy způsob, jakým jedinec sám sebe vnímá, hodnotí a interpretuje. Toto vnitřní sebepojetí není izolované, ale formuje se v interakci s prostředím a může být navenek vyjadřováno prostřednictvím jednání, rolí a materiálních objektů. (srov. Blatný et al., 2010, s. 107–108)

Pokud člověk věnuje mimořádné úsilí, čas a finanční prostředky do estetických či technických úprav vozu, dochází k hlubokému emocionálnímu propojení mezi objektem a jeho majitelem. Jak uvádí Belk (1988, s. 139) s odkazem na Williama Jamese, pocity triumfu a úspěchu při zdárné úpravě vozu jsou prožívány jako osobní vítězství, která posilují sebedůvěru jedince. Naopak selhání nebo poškození takového objektu bývá vnímáno jako přímý zásah do integrity vlastního já.

V kontextu věkové skupiny Belk zdůrazňuje, že v období pozdní adolescence a nastupující dospělosti se identita neformuje pouze skrze pasivní vlastnění předmětů (having), ale především skrze aktivní činnost s nimi (doing). Zatímco u starších generací může být automobil symbolem statusu primárně díky své ceně nebo značce, pro mladé dospělé je klíčové, že jde o objekt, který mohou ovládat, manipulovat s ním a promítat do něj své dovednosti (skills). Tuning tak přesně odpovídá Belkovu zjištění, že mladí lidé preferují majetek, který jim umožňuje zažívat pocit kontroly a kompetence. (srov. Belk, 1988, s. 147–148)

V neposlední řadě seberealizace v tuningu zahrnuje i kognitivní rozvoj. Studium technických postupů, materiálů a legislativy představuje formu neformálního vzdělávání, které posiluje intelektuální složku identity a pocit kompetence v dospělém světě.

## **3 Výzkumná část**

### **3.1 Cíl práce**

Cílem této bakalářské práce je porozumět subjektivnímu vnímání tuningu automobilů jako specifické volnočasové aktivity v období mladé dospělosti ve věku 18–25 let se zaměřením na osobnostní, psychologické a sociální aspekty této činnosti a představit ho lidem, kteří se tuningu nevěnují. Má práce má za cíl především najít motivace, které jedince k tuningu vedou, analyzovat způsob, jak nakládají s časem a financemi v kontextu tuningu a jakou roli má v jejich životech. Dalším cílem práce je analyzovat sociální rozměr tuningu, zejména roli komunity, která se v rámci této volnočasové aktivity vytváří.

### **3.2 Úkoly práce**

- Stanovení výzkumných otázek
- Výběr vhodných respondentů
- Provedení polostrukturovaných rozhovorů s respondenty
- Vyhodnocení sesbíraných dat pomocí vhodné metody
- Závěr a zhodnocení

### **3.3 Výzkumné otázky**

- Jakou roli má tuning v identitě a životním stylu mladých dospělých?
- Jaké jsou nejčastější motivační faktory k realizaci tuningu?
- Jakým způsobem respondenti nakládají s časem a financemi v kontextu tuningu?
- Jak tuning ovlivňuje sociální interakce respondentů a jejich začlenění do společenských struktur?

### **3.4 Motivace výzkumu**

Při prvotním přemýšlení o výzkumu jsem se zejména chtěla přiblížit osobnostem jednotlivých zájemců o tuning a porozumět tomu, jaký význam má tuning automobilů v životě mladých dospělých ve věku 18–25 let a jaké osobnostní, psychologické a sociální faktory se podílejí na jejich dlouhodobém zájmu o tuto specifickou volnočasovou aktivitu. Impulzem k hlubšímu zájmu o toto téma se stala také má vlastní zkušenost se

vstupem do tuningové komunity z pozice vnějšího pozorovatele. Tato zkušenost mi umožnila nahlédnout na tuning automobilů nejen jako na technický koníček, ale jako na komplexní volnočasovou aktivitu s výrazným sociálním a osobnostním rozměrem. Právě toto propojení osobní zkušenosti s odborným rámcem pedagogiky volného času se stalo východiskem pro formulaci problému, jímž se práce zabývá.

### **3.5 Metodologie a technika sběru dat**

Před zahájením vlastního výzkumu bylo úkolem vybrat způsob, jakým získám data tak, aby umožnil odpovédět na stanovené výzkumné otázky a zároveň poskytl hlubší porozumění zkoumané problematice. Vzhledem k tomu, že cílem práce je porozumět subjektivnímu vnímání tuningu jako volnočasové aktivity a zachytit osobní zkušenosti, motivace a významy, které této činnosti přikládají jednotliví respondenti, byl zvolen kvalitativní výzkum. Tento typ výzkumu umožňuje nahlížet na zkoumaný jev v širším kontextu života respondentů a poskytuje prostor pro zachycení individuálních interpretací a prožitků.

Pro sběr dat jsem zvolila metodu polostrukturovaných rozhovorů. Tento přístup umožňuje zachovat základní strukturu a klíčové body vycházející z výzkumných otázek, zároveň však poskytuje dostatečný prostor pro přizpůsobení dotazování konkrétnímu respondentovi. V průběhu setkání tak bylo možné klást doplňující otázky, reagovat na odpovědi respondentů a hlouběji rozvíjet témata, která se daný moment ukázala jako významná. (srov. Švaříček, Šed'ová et al., 2014, s. 160–162)

Rozhovory probíhaly v prostředí zvoleném samotnými respondenty, s cílem vytvořit co nejpřírozenější a bezpečné podmínky pro sdílení jejich zkušeností. Důraz byl kladen na navození příjemné a uvolněné atmosféry, ve které by se respondenti cítili komfortně a otevřeně. Celkem bylo realizováno pět rozhovorů, z nichž tři proběhly v dílně přímo u automobilu respondentů, často s ukázkou jejich práce a úprav vozidla, a dva rozhovory se uskutečnily v domácím prostředí respondentů.

Všechny rozhovory jsem se souhlasem respondentů nahrávala na telefon a pořizovala zvukový záznam. Následně jsem rozhovory doslovně přepsala do textové podoby, přičemž jsem zachovala autentický jazyk respondentů. Tyto přepisy následně sloužily jako základní materiál pro analýzu dat.

Při zpracování bakalářské práce byla v omezené míře využita umělá inteligence jako podpůrný nástroj. Konkrétně sloužila k pomoci tvorby osnovy práce a jazykové úpravě některých částí textu. Umělá inteligence nebyla využita k samostatnému generování odborného obsahu, analýzy dat ani interpretace výsledků výzkumu. Veškerý odborný obsah, výzkumná část, práce s literaturou a závěry práce jsou výsledkem vlastní autorské činnosti.

### 3.6 Etika

Před začátkem rozhovorů byli všichni respondenti informováni o tom, že si budu náš rozhovor nahrávat na telefon a pořizovat tak zvukový záznam. Každému jsem představila cíle mé práce, metody sběru dat a jak bude s daty naloženo. Respondenti byli obeznámeni, že získaná data a citlivé informace budu používat pouze pro účely své bakalářské práce. Všichni respondenti měli možnost zvolit si místo i čas, kdy k rozhovorům dojde a nebyli nijak časově omezení. Všichni s těmito podmínkami souhlasili.

### 3.7 Analýza dat

Základním podkladem pro analýzu dat byly doslovné přepisy polostrukturovaných rozhovorů. Analýza dat probíhala formou otevřeného kódování, jehož cílem bylo identifikovat významové jednotky v textech rozhovorů a následně je tematicky uspořádat.

Švaříček a Šedřová (2014, s. 211) definují kódování takto: „*Kódování obecně představuje operace, pomocí nichž jsou údaje rozebrány, konceptualizovány a složeny novým způsobem. Při otevřeném kódování je text jako sekvence rozbit na jednotky, těmto jednotkám jsou přidělena jména a s takto nově pojmenovanými (označenými) fragmenty textu potom výzkumník dále pracuje.*“

Otevřené kódování probíhalo v několika fázích. Nejprve byly přepisy rozhovorů opakovaně čteny s cílem porozumět celkovému kontextu výpovědí respondentů. Následně byly v textech identifikovány významové úseky, kterým byly přiřazovány kódy vystihující jejich obsah. Tyto kódy byly následně porovnávány napříč jednotlivými rozhovory a postupně sdružovány do širších tematických kategorií.

### 3.8 Výběr respondentů

Výběr respondentů představoval klíčovou fázi výzkumu. Téma mé bakalářské práce úzce souvisí s komunitou osob věnujících se tuningu automobilů. Výzkumný problém se začal formovat ve chvíli, kdy jsem měla možnost blíže nahlédnout do této komunity a postupně proniknout do jejího prostředí. V rámci těchto kontaktů jsem vnímala zvýšenou míru otevřenosti a důvěry, což významně ovlivnilo možnost realizace kvalitativního výzkumu.

Respondenti byli vybíráni záměrně, s ohledem na jejich vášeň k tuningu a zájmem o této oblasti hovořit. Při neformálních setkáních jsem zmínila záměr věnovat se tomuto tématu v rámci bakalářské práce, na což někteří členové komunity reagovali zájmem stát se součástí výzkumu. Do výzkumu byli zahrnuti jedinci, u nichž bylo patrné dlouhodobé zaujetí pro tuning.

Snahou bylo rovněž oslovit respondenty mimo můj bezprostřední sociální okruh, aby byl výzkumný soubor alespoň částečně rozmanitější. Přesto se podařilo realizovat

pouze jeden rozhovor s respondentem, s nímž jsem před zahájením výzkumu nebyla v osobním kontaktu. Tento fakt lze považovat za určité omezení výzkumu, které je však v kontextu kvalitativního šetření a specifického výzkumného prostředí reflektováno a zohledněno při interpretaci výsledků.

Výzkumný soubor byl tvořen výhradně muži. Tato skutečnost nebyla výsledkem záměrného výběru na základě pohlaví, ale odráží genderovou strukturu tuningové komunity, ve které je účast žen dlouhodobě spíše okrajová. Přestože byla snaha oslovit i ženy věnující se tuningu, nepodařilo se mi zajistit jejich účast na rozhovorech. Skutečnost, že se do výzkumu zapojili pouze muži, poukazuje na silně genderově vymezený charakter tuningové subkultury, která je tradičně spojována spíše s mužskými rolemi, technickými zájmy a performancí maskulinity. Absence ženských respondentek tak nepředstavuje pouze metodologické omezení, ale zároveň odráží širší společenský kontext zkoumaného fenoménu.

Při výběru respondentů nebyla rozhodujícím kritériem konkrétní značka vozidla ani míra jeho technických či vizuálních úprav. Vzhledem k zaměření práce na osobnostní, psychologické a sociální aspekty tuningu bylo podstatnější, jaký význam této volnočasové aktivitě jednotliví respondenti přikládají a jak ji reflektují ve vztahu ke svému životu. Při výběru výzkumného souboru byly zohledněny také rozdílné časové a finanční možnosti respondentů, které jsou v cílové skupině mladých dospělých přirozeně velmi různorodé. Základním kritériem výběru se tak stalo subjektivně vnímané zaujetí pro tuning a dlouhodobý zájem o tuto oblast, nikoli rozsah nebo nákladnost konkrétních úprav vozidla.

### **3.9 Představení respondentů**

#### **RESPONDENT 1**

Respondent 1 je muž ve věku 20 let. Vystudoval obor instalatér a v současné době v tomto oboru také pracuje. Tuningu automobilů se aktivně věnuje přibližně jeden a půl roku, a to od doby, kdy si pořídil své první auto. Pravidelně se účastní tuningových srazů v Českých Budějovicích, Plzni, Písku i dalších městech. Automobilové závody jej nelákají, větší zájem projevuje o závody motocyklů, kterým se rovněž věnuje. Během svého působení v oblasti tuningu pracoval na několika vozidlech, přičemž aktuálně se věnuje úpravám vozu Volkswagen Golf IV s motorizací 1.9. Na automobilech pracuje ve větším pronajatém prostoru, který dříve sloužil jako zemědělský objekt a nyní jej sdílí s přáteli. V tuningu klade důraz především na vizuální stránku vozidla a jeho technický stav, na který následně navazuje snaha o zvýšení výkonu.

#### **RESPONDENT 2**

Respondent 2 je muž ve věku 20 let. Vystudoval obor opravář zemědělských strojů a v současné době pracuje jako mechanik v autodopravě. O automobily a jejich vizuální podobu se zajímá již od dětství, přičemž významnou roli v tomto zájmu sehrálo sledování filmů s automobilovou tematikou. K aktivnímu tuningu se dostal poté, co si pořídil své první auto, které sám popisuje spíše jako osudové než jako cíleně vybrané. Úpravě vozidla se v současnosti věnuje převážně po vizuální stránce, jelikož zásahy do výkonu považuje

za finančně náročné. Přesto však uvádí, že by se jim v budoucnu rád věnoval. Postupně dospěl k názoru, že jeho současné vozidlo se k tuningu příliš nehodí, a do budoucna by si přál pořídit starší automobil, konkrétně Ford Mustang Fastback přibližně z roku 1969 nebo Audi 89 Coupe z let 1989–1993. Obecně preferuje starší vozy, které vnímá jako auta s duší a oceňuje jejich mechanickou jednoduchost, menší závislost na elektronice a senzorech, což mu umožňuje snazší práci a silnější pocit propojení s vozidlem při jízdě. Uvádí, že většina jeho přátel se rovněž věnuje automobilům či motocyklům. Tuningové srazy hodnotí spíše kriticky. Často je vnímá jako povrchní formu prezentace a „machrování“ bez hlubšího významu. Přesto však zmiňuje pozitivní zkušenost s jedním ze srazů, kde cítil opravdový zájem, pečlivost a nadšení účastníků. V takovém prostředí popisuje pocit sounáležitosti a nalezení vlastního místa. Tuningové srazy navštěvuje především za účelem inspirace.

### RESPONDENT 3

Respondent 3 je muž ve věku 24 let. Vystudoval obor opravář zemědělských strojů a v současné době pracuje v oblasti servisu plynových kotlů. K automobilům jej přivedl jeho otec, se kterým vyrůstal v prostředí, kde se auta, především terénní vozy, běžně opravovala. Již v dětství mu při práci pomáhal a k aktivnímu tuningu se začal více věnovat přibližně v 19 letech, kdy si pořídil své první auto. Svůj vztah k tuningu popisuje následovně: *„Je to pro mě koníček, je to pro mě způsob, jak vypnout, že se v tom můžu hrbat. Že můžu bádát, hledat co mě baví, kde se chytanu. Je pro mě nějaký způsob seberozvoje, že si o tom rozvíjím znalosti. Ale hlavně je to pro mě koníček, je to láska.“* Respondenta baví především samotný proces úprav a postupný progres práce na vozidle. Informace k úpravám vyhledává převážně na starších internetových fórech, což podle něj není vždy snadné. Zároveň však oceňuje možnost hledat méně obvyklé cesty v tuningu. Důraz klade na originalitu, pečlivost a hluboké porozumění vozidlu, které podle svých slov zná do posledního šroubku, právě díky času a péči, jež mu věnoval. Svůj automobil, konkrétně Volkswagen Golf, považuje za auto své volby a zároveň za své vysněné vozidlo v rámci reálných možností. Tuningové srazy navštěvuje i přes to, že současnou komunitu vnímá jako stále toxičtější, přičemž v rozhovoru zmiňuje, že v minulosti podle něj panovala mezi účastníky větší soudržnost a upřímnější vztah k automobilům.

### RESPONDENT 4

Respondent 4 je muž ve věku 23 let. Vystudoval obor automechanik a v současné době pracuje jako řidič kamionu. Tuningu se věnuje přibližně pět až sedm let, přičemž jeho první zkušenosti byly spojeny s úpravami motocyklu, konkrétně výměnou výfuku. K tuningu se dostal prostřednictvím kamarádů, se kterými jezdil na společné projížďky a trávil čas debatami o úpravách automobilů na parkovištích. Intenzivnější vztah k automobilům si dále rozvinul během studia oboru automechanik. Tuning vnímá jako formu sebevyjádření a auta přirovnává k čistému plátnu, na kterém lze ukázat vlastní nápady. Každou jízdu svým autem popisuje jako zážitek, který si chce plně užít. Neusiluje o extrémní výkon, ani hledání hranic možností automobilu, ale snaží se o nalezení kompromisu mezi pohodlím, zábavností a dostatečnou dynamikou jízdy. Uvádí, že v poslední době se tuningu věnuje méně z důvodu časové vytíženosti, jelikož se snaží opravit stodolu a přebudovat ji na vlastní plně vybavenou dílnu, kde by se mohl úpravám automobilů v budoucnu věnovat intenzivněji. S tuningem automobilů začínal na modelu

Volkswagen Golf IV, na kterém realizoval spíše finančně dostupné úpravy, které zpětně hodnotí jako méně efektivní, avšak přínosné z hlediska získaných zkušeností. V současnosti pracuje na vozidle Volvo S80, na kterém zatím provedl jen minimum úprav. Přesto však uvádí, že i samotná péče o vůz, údržba a výměna provozních kapalin pro něj představují formu relaxace a smysluplně stráveného volného času.

## **RESPONDENT 5**

Respondent 5 je muž ve věku 18 let a v současné době studuje obor automechanik. Sám uvádí, že se tuningu teprve začíná aktivně věnovat, přesto se o tuto oblast zajímá již delší dobu. Pravidelně navštěvuje tuningové srazy v okolí Českých Budějovic, kde se snaží získávat poznatky a inspiraci od zkušenějších účastníků. Svůj volný čas věnuje také sledování videí, filmů a pořadů zaměřených na automobily a automobilovou kulturu. Vzhledem k finanční náročnosti tohoto koníčku má na svém vozidle zatím pouze drobné vizuální úpravy. Zároveň však dokáže konkrétně popsat další úpravy, které by na svém automobilu v budoucnu rád realizoval. Jízdu autem vnímá jako formu uvolnění a způsob, jak se odreagovat od stresu. Uvádí, že si často vyjíždí i bez konkrétního cíle, přičemž jej baví pozorovat chování vozidla v různých situacích a postupně se učit jeho ovládání. Do budoucna by se rád věnoval driftování a zdokonalil své řidičské dovednosti.

## 4 Interpretace výsledků šetření

V této části se pokusím poodhalit, jak tuning vnímají lidé, kteří se mu aktivně věnují. Z rozhovorů vyplynulo, že se jedná o komplexní svět, v němž se mísí tvrdá disciplína, finanční limity, ale i pocit absolutního bezpečí a svobody.

### 4.1 Investice jako projev priorit

V rámci výzkumu jsem se nesnažila o přesné vyčíslení nákladů, ale spíše o pochopení role, jakou výdaje na auto hrají v rozpočtu a životě respondentů. Přestože se konkrétní částky liší, všichni se shodují, že investice do automobilu tvoří výraznou část jejich výdajů a často vyžadují značné osobní oběti.

Pro většinu dotázaných představuje tuning finanční prioritu, které ustupují běžné potřeby nebo jiné formy zábavy. Respondent 1 to srovnává s volnočasovými aktivitami svých vrstevníků: *„Radši ty peníze vezmu a dám je do auta. Když jde člověk někam do klubu, tak je to jen na jednu noc, druhý den přijde akorát kocovina. Tady když ty peníze dám, tak vím, že to auto mi to nějak vrátí.“* Z této výpovědi je patrné vnímání investice jako trvalé hodnoty, která přináší dlouhodobé uspokojení na rozdíl od krátkodobých sociálních prožitků.

Ochota k těmto obětem se projevuje v drastických zásazích do měsíčního hospodaření. Respondent 1 uvádí, že do úprav vozu směřuje okamžitě po výplatě minimálně půlka jeho příjmů. Respondent 4 k tomu dodává kritický postřeh z komunity, kde někteří jedinci *„pošlou půlku výplaty do auta a pak nemají pomalu co jíst“*. Tento fenomén potvrzuje silnou emocionální vazbu na objekt, která vítězí nad racionálním finančním plánováním (srov. Belk, 1988).

Specifickou situaci představují respondenti s nižšími příjmy. Respondent 5 jako student uvádí, že téměř veškeré prostředky utratí za provoz (benzín) a na konkrétní úpravu, jako je nákup kol, musel šetřit půl roku při extrémním osobním omezení. Respondent 2 v době studia využíval i půjčky. Paradoxně však uvádí, že ho tuning naučil finanční disciplíně: *„Člověk si musí ty peníze propočítávat předem a odkládat si je, počítat s rezervou. Není dobrý žít jenom od výplaty k výplatě.“*

Výzkum dále ukázal na výrazný nepoměr mezi tržní cenou vozu a hodnotou úprav. Respondenti běžně investují násobky kupní ceny. Respondent 1 vložil do vozu koupeného za 10 tisíc korun během půl roku dalších 50–60 tisíc. Podobně Respondent 2 uvádí, že cena kol a pneumatik měla v danou chvíli vyšší hodnotu než samotné vozidlo. Respondent 3 vyčísлил náklady přes 200–300 tisíc korun u vozu, který pořídil do 25 tisíc.

I přes ekonomickou nevýhodnost těchto investic svých rozhodnutí nelitují. Respondent 2 reflektuje, že hodnota restaurace vozu s nízkou tržní hodnotou by byla pro okolí neviditelná, přesto nákup vozu hodnotí pozitivně kvůli získaným zkušenostem: *„Nelituju toho. Auto mě naučilo víc, než mě naučila spousta lidí.“* Negativní bilanci

přiznává pouze Respondent 1 v případě nákupu vozu Volkswagen Bora, který označuje za finanční omyl: „*To jsem koupil, došlo to z Brna domů, pak to přestalo jet. Daly se do toho tři různý motory, furt to nefungovalo a teď to stojí před barákem bez motoru.*“ Výsledky naznačují, že finance v tuningu nejsou motivovány budoucím ziskem, ale okamžitou potřebou seberealizace a kompetence.

## 4.2 Časová dotace a proces sebevzdělávání

Finance nepředstavují jedinou investici. Všichni respondenti se shodují na tom, že tuningem stráví většinu svého volného času. Pro dva z nich je to dokonce téměř jediný koníček, který vyplňuje čas mezi prací a spánkem Respondent 1 popisuje svou oddanost následovně: „*Skončím v práci, přijdu domů, najím se a jedu sem. Jsem tu třeba do jedné do rána, vysprchuju se, vyspím se, jdu do práce. Takhle každý den. Kdybych nechodil do práce a měl stabilní příjem, tak bych ráno vstal, šel k autu, večer domů, vysprchovat, spát a pak znova.*“ Podobně intenzivně tráví čas Respondent 3, který v dílně pobývá asi pět dní v týdnu po práci. U Respondentů 2 a 4 je aktuální časová dotace ovlivněna jinými projekty, oba se však chtějí znovu věnovat tuningu naplno. Pro Respondenta 2 je to oprava motorky, u které stráví dohromady několik dní měsíčně. Stále se ale jedná o podobný technicky zaměřený koníček. Respondent 4 věnuje čas přestavbě staré stodoly na vybavenou garáž, ve které by se pak mohl více věnovat tuningu. I tak zmiňuje, že dříve často po příchodu z práce domů do noci pracoval na autě. „*Ted' mě mrzí, že jsem pozadu, protože jsem předělával tu dílnu, abych měl zázemí, kde to můžu dělat pořádně. Ale chtěl bych se tomu začít věnovat naplno. Je to moje vášeň a zábava.*“

Čas věnovaný tuningu však nezahrnuje pouze manuální práci v dílně. Významnou složku tvoří kognitivní příprava, vyhledávání informací a studium technických parametrů. Respondenti 3 a 4 vysvětlují, jak náročný může být proces získávání relevantních dat na internetových fórech, sociálních sítích a od známých. Respondent 3 říká: „*Hodiny práce, hodiny přemýšlení, vyhledávání, zjišťování. (...) Já třeba většinu věcí, co zjišťuji na autě, zjišťuji od známých, pročítám starý fóra, třeba z roku 2010 i starší*“ Respondent 1 přiznává, že se vše musel učit za pochodu skrze metodu pokus a omyl: „*Tam jsem udělal hodně věcí špatně, protože jsem v tom byl úplně nověj. Nejsem ani vyučeněj v tomhle oboru, takže jsem se všechno učil přes kámoše. Byl večer, kdy jsem během dvou hodin volal 10 kámošům, ať mi poradí, co mám dělat. Doufal jsem, že to bude fungovat, ale nefungovalo.*“ Tento aspekt seberealizace skrze vzdělávání je nejpatrnější u Respondenta 5. Přestože je finančně limitovaný a nemůže aktuálně provádět nákladné úpravy, tráví čas sledováním edukativních videí a studiem. Také se učí techniky manipulace s vozidlem v různých podmínkách jako sníh či ledovka. Tuning v jeho podání nabývá formy teoretické přípravy na budoucí aktivitu: „*Snáším se ten čas, než si budu moct vydělávat, využít, abych se naučil pořádně jezdit a ovládat to auto ve všech situacích. Pak až si budu moct koupit a upravit driftáka, budu mít náskok.*“ Tato zjištění korespondují s Mužikovým (2005) pojetím vnitřní motivace k učení, kde klíčovou roli hraje osobní zájem a smysl činnosti. Respondent 4 dokonce otevřeně konstatuje, že mu tuning dal širší znalosti, než získal v rámci studia oboru automechanik: „*Člověk se vlastně pořád vzdělává a rozvíjí. Občas se dostanu k návodům, jak dělat věci, které ani*

*nepotřebuji, protože mě to prostě zajímá. Začalo to motorkami, pak auty, teď už mám znalosti větší, než mi dala škola.*“

Tento proces však není jednoduchý a stabilní. Respondenti popisují stavy od nadšení a očekávání až po hlubokou frustraci a zklamání při technických neúspěších. Tyto negativní emoce lze interpretovat skrze Belkovu teorii (1988), která uvádí, že selhání či poškození předmětu je vnímáno jako zásah do integrity jeho vlastního já a osobní selhání. Respondent 4 tyto pocity popisuje takhle: *„Pracovat na tom je občas o nervy, ale je to součást té zábavy. Je to horská dráha emocí. Nejdřív se těším, že to bude znít skvěle, vypadat ještě líp. Pak se dostanu k té instalaci, přijde hromada problémů a mám chuť se na to vykašlat. Ale když se to povede, podívám se na to z dálky, řeknu si, že je to úžasný. Nejvíce mě baví, když je to hotový a vidím práci, kterou jsem do toho vložil.*“ Respondent 3 to popisuje podobně: *„Já na tom autě rád pracuji. Hrozně nenávidím hledání problémů, když něco nefunguje. Za to bych to auto podpálil. Ale mám rád montování a největší radost mi udělá, když to pak nastartuje a můžu se projet.*“ Respondent 2 popisuje tříměsíční proces ožívování havarovaného vozu jako zkušenost, která je pro lidi mimo komunitu nepopsatelná a nesdělitelná. Právě okamžik úspěchu po předchozím strádání přináší nejsilnější pocit seberealizace. Tato cesta, zahrnující překonávání překážek a hledání limitů stroje i sebe samého, potvrzuje Belkovu (1988) teorii, že v mladé dospělosti je definování identity skrze činnost (*doing*) nadřazeno prostému vlastnictví (*having*).

Tuning není pouze individuální činností, ale vstupem do specifického sociálního světa s vlastními pravidly a hierarchií. Významným zjištěním je způsob, jakým respondenti nakládají s hodnocením své práce. Přestože čtyři z pěti dotázaných otevřeně přiznávají, že motivací pro úpravy je touha po pozornosti a estetickém ocenění *„aby se za tím lidi otočili“*, nejsou všechna hodnocení vnímána jako rovnocenná. Dochází zde k jasnému oddělení názorů laické veřejnosti a názorem uvnitř subkultury. Respondent 2 popisuje, že uznání od lidí, kteří problematice rozumí, má pro něj sice vyšší váhu, ale zároveň je spojeno s větší obavou z kritiky: *„Když ta kritika přijde od lidí, kteří tomu rozumí, má pro mě větší váhu. Ty se k tomu ale většinou staví víc negativně. Ale na jejich názoru mi záleží mnohem víc, i když to víc bolí.*“ Tento postoj odráží snahu získat respekt u lidí, kteří autům skutečně rozumí. Zároveň může být každá chyba na voze vnímána jako selhání majitele. Respondent 1 tuto subkulturní hierarchii potvrzuje ještě radikálněji, když názor nezasvěceného člověka (*„Franty z vesnice“*) zcela ignoruje a za relevantní považuje pouze zpětnou vazbu od jiného tuningáře. Tato dynamika odpovídá Smolíkové (2010) definici subkultury jako skupiny, která si vytváří vlastní mapy významů. Pozitivní hodnocení od člena komunity funguje jako potvrzení statusu, zatímco negativní komentáře zvenčí jsou často vnímány jako irelevantní, neboť vycházejí z nepochopení podstaty aktivity.

Subkultura plní také integrační a podpůrnou funkci. Respondent 1 ji definuje jako skupinu se stejným *„mindsetem“*, kde je základem vzájemná pomoc: *„Když něco nevím, tak zavolám jim... Když neví oni, zavolají mně. Je to vzájemný.*“ Pro mladého dospělého v období hledání identity představuje taková skupina bezpečné prostředí. Nejsilněji tento integrační prvek vnímá Respondent 5, pro kterého jsou srazy primárním zdrojem edukace a sociálního kontaktu: *„Strávím tam klidně i několik hodin, kdy si jen povídám s lidma a snažím se naučit novým věcím. (...) Lidé jsou moc hodný a rádi mi všechno vysvětlí. Přijdou*

*mi to jako super parta, do který bych chtěl jednou patřit.* “ Zde se ukazuje, že komunita funguje jako neformální vzdělávací instituce, která umožňuje jedinci růst v rámci jeho zájmu.

Zajímavým nálezem je kritika uvnitř subkultury. Respondenti 2 a 3 se shodují v odmítavém postoji k toxicitě a povrchnosti, která se projevuje na některých srazech. Respondent 3 nostalgicky vzpomíná na dřívější časy, kdy podle něj byla komunita více zaměřena na kreativitu a poctivou stavbu než na dnešní snahu o vyvolání pozornosti a předvádění se: *„Přijde mi to poslední dobou hrozně toxický prostředí, protože už je to víc o tom, že každý přijede a ukáže, kdo umí udělat větší bordel.“* Tento rozpor mezi skutečnými tunery a těmi, kteří na srazech nedodržují pravidla, ruší a ohrožují ostatní, je pro respondenty zásadní pro zachování vlastní společenské prestiže. Respondent 2 popisuje pocit, že byl na správném místě pouze u jedné akce, zatímco na ostatních si připadal, že nezapadá: *„To bylo místo, kde jsem se cítil skvěle, tam jsem se cítil jako doma. Byly tam nádherný auta, nádherně natuněný, byl za nimi vidět ten proces, ta stavba toho auta.“* Tato potřeba odlišit se od problémové části skupiny ukazuje na vnitřní hierarchizaci subkultury. Respondenti 2 a 4 věří, že to je jeden z důvodů, proč je tuning vnímán skrze negativní stereotypy. Respondent 1 popisuje zkušenost s nespravedlivým odsouzením po dopravní nehodě: *„Když jsem naboural tu octávku, tak mě všichni odsoudili, že to mám za to, že jezdím jako kretén. ‘To máš za to, jak jezdíš 200 km/h,’ ale oni v tom autě neseděli a neví, že jsem jel předpisově a nemohl jsem za to. Ale to říkej někomu jinému. Pak si říkám, proč mám takový lidi ve svém životě a odepíšu je.“*

Tento konflikt se přenáší i do nejužších rodinných a partnerských vztahů. Respondent 5 mluví o strachu matky: *„Moji mamce se to moc nelíbí. Má o mě strach. Ale nechápe, že mě to dělá šťastným a snažím dělat všechno bezpečně. Když trénuju, tak na prázdných parkovištích v noci, abych nikoho neohrozil. Když se chci vyblbnout, tak jen tam, kde to znám a dělám všechno pro to, aby se nic nestalo.“* Respondenta 1 kritizovala partnerka za to kolik času tráví se svým autem, a nakonec to vedlo k rozchodu. Přiznává ale, že tráví více času u auta než s rodinou: *„Vztahy to ovlivňuje hodně, když má kluk auto, když je to autíčkář. Ale já to беру tak, že auto mě nikdy nezradí. Radši auto než holku, nebo aspoň teď.“* Toto rezignované konstatování ilustruje extrémní případ, kdy se volnočasová aktivita stává natolik dominantní složkou identity, že vytlačuje potřebu budování trvalých vztahů, což je v přímém rozporu s typickými vývojovými úkoly mladé dospělosti (Vágnerová, 2007). Pro tyto jedince se auto stává stabilnějším a předvídatelnějším partnerem než ostatní lidé. Respondent 2 řekl: *„Kdybych si měl vybrat mezi vztahem a autem, tak budu volit to auto. Bylo tu pro mě i v momentech, kdy žádný vztah nebyl a když má problém, dá se opravit. Když se opraví, tak vydrží. Není to jako dnešní nestabilní ženy.“*

#### 4.3 Psychologická rovina

Zatímco finanční a časová stránka tuningu vypovídají o vnějších obětech, psychologická rovina odkrývá, proč jsou respondenti ochotni je podstupovat. Z analýzy vyplývá, že auto pro mladé tunery není jen dopravním prostředkem, ale je objektem, do kterého projektují svou osobnost, mentální stav a skrze který řeší své životní krize.

Pro respondenty funguje automobil jako zrcadlo jejich identity. Respondent 3 to popisuje velmi trefně, když říká, že auto je v podstatě v takovém stavu, v jakém je on sám mentálně: „*To auto беру, že většinou je ve stejném fyzickém stavu, jako já jsem mentálně. To znamená, že čím zdravější já jsem mentálně, tím víc času mám pustit se do toho auta, tím víc mě to nakopne. Když se cítím na nic, nechce se mi na tom dělat, přiznávám to. Ale když mám dobrý období, dobrou náladu, pustím se do toho s chutí, a to auto dělám, aby vypadalo a dělalo radost.*“ Auto se tak stává vizuálním ukazatelem vnitřní pohody nebo naopak nepohody majitele. Respondent 4 zase tuning přirovnává k umění. Auto bere jako „*čisté plátno*“, na kterém se může vyřádit. Péči o vůz a běžnou údržbu vnímá jako péči o sebe samého: „*Dává mi to pocit, jako bych se staral sám o sebe. Je to pro mě jako má druhá polovina.*“ To přesně ukazuje na to, jak hluboce je identita majitele srostlá s materiálním objektem.

Možná nejsilnějším tématem celé práce je využití auta jako formy psychoterapie. Skoro všichni respondenti popisují, že když je jim nejhůř, jdou k autu. Respondent 1 v něm našel únik po rozchodu: „*Když se se mnou rozešla přítelkyně, tak první, co jsem udělal, tak se jel projet s autem, protože ty myšlenky jsou jiný a je to pro mě taková terapie to auto.*“ Jízda funguje jako filtr, který dokáže vypnout okolní svět. Respondent 3 popisuje stav „*autíčkářského tranzu.*“ V momentě, kdy nastartuje a slyší motor, vypne se „*bordel v hlavě*“, křik z domova nebo hádky. „*Stačí se projet v noci po okresech a člověk se vrátí domů s klidnou hlavou. Ne terapeuti, ne sezení, ale zvládne to ze sebe vymáčkout tímhle stylem*“ I Respondent 5, který je student, využívá auto k uklidnění po škole. Sedí v něm klidně 20 minut před domem, dokud se necítí líp. Adrenalin, zvuk motoru a soustředění na cestu tak fungují jako účinný nástroj pro regulaci stresu.

Dalším zajímavým prvkem je to, jak respondenti o svých autech mluví. O autech mluví jako o živých bytostech. Respondent 2 věří, že starší mechanická auta mají duši a osobnost, kterou ta nová, plná elektroniky, postrádají. Pro něj je důležité to propojení a zpětná vazba, kterou mu auto dává: „*Starší auta mají duši nebo osobnost. V nových autech jsou hromady elektronických systémů, který z toho auta dělají jen kus železa, který ve finále neovládáš ty, ale ovládá on tebe. Říká ti tady za tu čáru nepojedeš, já tě strčím zpátky. Zatímco ty starý auta tě pustí. Můžeš tomu šlapat na krk, držet to, ale to auto tě nechá udělat chybu, nechá tě zaletět do příkopu. To auto ti dává zpětnou vazbu na cokoli, co uděláš. Když jedeš moc rychle a zatočíš, dostaneš nedotáčivý smyk. Ale v novém autě ti to přibrzdí, přetočí kola kousek zpět, aby se to chytilo. Ale to starý auto tohle nedopustí, to tě vyškolí na tvrdo. Tam vzniká to pouto mezi autem a řidičem. Ten řidič si začne uvědomovat, že si nemůže dělat co chce. Dostává zodpovědnost, ale s tou přichází svoboda.*“ Vzniká tak pouto založené na respektu.

Pro Respondenta 3 je auto víc než jakýkoliv člověk na světě. Vnímá ho jako věrného parťáka, který tu pro něj byl, když ho všichni ostatní opustili: „*To auto tady bylo, nastartovalo, mohl jsem se projet. A to já mu dlužím.*“ Respondent 4 zase v každém autě vidí jinou osobnost. Golf je podle něj „*pohodář*“, Volvo „*týpek na úrovni*“. Nejde jen o stroj, ale o vztah, který popisuje jako zamilovanost. Jak říká Respondent 5: „*Je to jako můj kámoš. Někdy si s ním i povídám, když jedu.*“

Z provedené analýzy vyplývá, že automobilový tuning pro respondenty nepředstavuje pouze volnočasovou aktivitu, ale důležitou součást jejich identity. Potřeba

seberealizace se zde projevuje ve dvou rovinách: materiální (hmatatelný výsledek vlastní práce na voze) a kompetenční (neustálé sebevzdělávání a překonávání technických překážek). Hlavními motivy k setrvání u této náročné záliby jsou především estetické uspokojení, potřeba sociálního uznání uvnitř skupiny a v neposlední řadě terapeutický přesah, kdy automobil slouží jako nástroj pro regulaci stresu a emoční stabilizaci. Investice času a peněz, ačkoliv jsou z ekonomického hlediska iracionální, jsou respondenty vnímány jako nezbytná daň za pocit svobody, autonomie a sounáležitosti se specifickou komunitou, která jim poskytuje přijetí a podporu v období mladé dospělosti.

## Diskuse

Cílem této kapitoly je zasadit zjištěné poznatky do širšího teoretického rámce a interpretovat je v kontextu odborné literatury zabývající se vývojem identity, volnočasovými aktivitami a subkulturními projevy v období mladé dospělosti. Výsledky výzkumu ukazují, že automobilový tuning nelze redukovat na technickou či estetickou úpravu vozidla, ale je třeba jej chápat jako komplexní psychosociální fenomén, který významně zasahuje do prožívání, sebepojetí i sociálních vztahů mladých dospělých.

Z výsledků výzkumu vyplývá, že automobil pro respondenty funguje jako nástroj k naplňování klíčových vývojových úkolů mladé dospělosti, jak je popisují Vágnerová (2007) a Říčan (2004). Také jim poskytují stabilitu v období změn a nejistoty. Říčan hovoří o adolescenci a mladé dospělosti jako o období zvýšeného zaměření na vlastní vzhled, v případě zkoumané skupiny dochází k přenosu těchto potřeb na automobil. Ten se stává prodlouženou rukou jejich osobnosti, čímž se potvrzuje Belkův (1988) koncept rozšířeného já. Auto není pouhým dopravním prostředkem, ale nositelem identity, prostřednictvím kterého respondenti komunikují své hodnoty, status i osobní příběh.

Za překvapivé lze považovat zjištění, že v některých případech automobil částečně nahrazuje mezilidské vztahy. Vágnerová označuje mladou dospělost za období budování trvalých partnerských vazeb, avšak výsledky naznačují, že pro část jedinců je automobil vnímán jako stabilnější partner, který nezrazuje a poskytuje pocit jistoty a kontroly. Tento jev přesahuje běžné vývojové teorie a otevírá otázku, zda může být silná vazba k objektu kompenzací nejistoty v mezilidských vztazích.

Velmi výrazným tématem, které je v dostupné literatuře o automobilovém tuningu zatím zkoumáno spíše okrajově, je terapeutický rozměr této záliby. V souladu s Pávkovou (1999) se potvrzuje, že zájem může sloužit jako ochranný faktor v náročných životních obdobích. Pro respondenty představuje jízda automobilem nebo práce v dílně prostředek regulace stresu, úniku od každodenních starostí a způsob dosahování psychické rovnováhy. Současně se však potvrzují i Hofbauerem (2004) popisovaná rizika nadměrné angažovanosti ve volnočasové aktivitě, zejména v podobě finanční zátěže a sociální izolace, které mohou naznačovat posun od zdravého koníčku k problematickému chování.

Z hlediska sociální dimenze se potvrdilo, že tuningová komunita funguje jako relativně uzavřený svět s vlastními normami a hodnotovými kritérii (Smolík, 2010). Styl vozidla a technické úpravy zde slouží jako specifický komunikační kód, prostřednictvím něhož členové komunity vzájemně hodnotí autenticitu a kompetenci (Hebdige, 2012). Výhradně mužské složení výzkumného souboru neodráží pouze metodologickou realitu, ale poukazuje na hluboce genderovou povahu této subkultury, v níž je automobil úzce spojen se symbolikou maskulinity, technické zdatnosti a kontroly.

Při interpretaci výsledků je nutné zohlednit několik limitujících faktorů. Výzkum byl realizován v regionech Českých Budějovic a Sušice, což může ovlivňovat podobu zjištěných jevů. Ve větších městech, jako je Praha, by se do prožívání tuningu mohly

promítnout faktory, jako je větší anonymita, odlišná úroveň příjmů a lepší dostupnost technického vybavení.

Dalším významným faktorem je vztah výzkumníka k respondentům. Díky předchozímu neformálnímu kontaktu s komunitou jsem měla vyšší míru důvěry, která umožnila otevření velmi osobních témat, jako jsou partnerské vztahy či psychické obtíže. Tento pohled zevnitř však mohl současně vést k tendenci interpretovat jejich postoje s větší mírou empatie a subjektivního pochopení, než by tomu bylo u nezávislého pozorovatele.

Limitujícím aspektem práce je také absence ženské perspektivy. I přes snahu o genderovou vyváženost se nepodařilo nalézt aktivní tunerku ochotnou k rozhovoru, což ponechává otázku genderové dynamiky v této subkultuře otevřenou. Lze totiž předpokládat, že ženy mohou prožívat tuning odlišně. Ať už jde o jinou estetickou citlivost, nebo o specifickou pozici v rámci silně maskulinního prostředí. Ženský pohled by mohl odhalit, zda je s ženami v komunitě zacházeno jako s rovnocennými partnerkami, nebo zda čelí stereotypům, které vyžadují zvýšené úsilí o získání technického respektu. Tato problematika by mohla být zajímavým námětem pro navazující šetření.

Většina dostupné literatury se zaměřuje především na technické aspekty tuningu nebo na obecné charakteristiky tunerů jako sociální skupiny. Tato práce se však pokusila nahlédnout hlouběji do individuální roviny. Ukázalo se, že za hlukem motorů a vizuálními úpravami se skrývá silná potřeba přijetí, kontroly nad vlastním životem a hledání stability v nejistém období mladé dospělosti. Automobilový tuning tak nelze chápat pouze jako úpravu vozidel, ale jako specifický způsob vyrovnávání se s vývojovými nároky dospělosti.

## Závěr

Tato bakalářská práce se zaměřila na automobilový tuning jako specifickou volnočasovou aktivitu mladých dospělých ve věku 18–25 let a usilovala o porozumění jeho subjektivně prožívanému významu v osobnostní, psychologické i sociální rovině. Prostřednictvím kvalitativního výzkumu bylo cílem představit tuning nejen jako technickou úpravu automobilu, ale především jako komplexní fenomén, který významně zasahuje do každodenního života jeho příznivců.

Výsledky výzkumu ukazují, že automobilový tuning hraje zásadní roli v utváření identity a životního stylu mladých dospělých. Pro respondenty není automobil pouhým dopravním prostředkem, ale stává se projevem jejich osobnosti a hodnot. Tuning vozu umožňuje jedincům vymezit se vůči okolí, prožívat pocit jedinečnosti a kontroly nad vlastním životem. Přispívá tak k naplňování vývojových úkolů mladé dospělosti, zejména v oblasti sebepojetí a hledání stability v období zvýšené nejistoty.

Mezi nejčastější motivační faktory tuningu patří potřeba seberealizace, estetického uspokojení a uznání ze strany referenční skupiny. Významnou roli však sehrává také psychologický rozměr této aktivity. Respondenti opakovaně popisovali tuning jako způsob odreagování, regulace stresu a zvládání náročných životních situací. Práce s automobilem či samotná jízda pro ně představují prostor, kde mohou dočasně uniknout tlaku každodenních povinností a obnovit psychickou rovnováhu.

Z hlediska nakládání s časem a penězi se ukázalo, že se tuning stává prioritou. Respondenti často podřizují této zálibě většinu volného času a jsou ochotni investovat značné finanční prostředky, a to i za cenu omezení jiných potřeb či aktivit. Tyto investice však nevnímají jako ztrátu, ale jako smysluplné vynaložení prostředků na činnost, která jim přináší uspokojení, pocit kompetence a osobní naplnění.

Výzkum rovněž poukázal na výrazný sociální rozměr automobilového tuningu. Tuningová komunita tvoří specifické sociální prostředí s vlastními normami, hodnotami a komunikačními kódy. Pro respondenty představuje důležitý zdroj sounáležitosti, uznání a opory. Zároveň však může vést k určité společenské uzavřenosti vůči jedincům mimo tuto subkulturu. V některých případech tuning ovlivňuje i partnerské a rodinné vztahy, a to spíše negativně, zejména v souvislosti s časovou a finanční náročností této aktivity.

Závěrem lze konstatovat, že automobilový tuning nelze chápat pouze jako zálibu nebo koníček. V kontextu mladé dospělosti představuje významný nástroj sebepoznání, seberealizace a vyrovnávání se s nároky tohoto životního období. Práce přispívá k hlubšímu porozumění individuálnímu prožívání tuningu a ukazuje, že za technickými úpravami automobilů se skrývá komplexní síť psychologických a sociálních významů. Zároveň nabízí prostor pro další výzkum, zejména v oblasti genderových rozdílů a dlouhodobého vlivu této volnočasové aktivity na životní dráhu jedinců.

## Seznam použitých zdrojů

- AUTÍČKÁŘ, 2017. Tuning let osmdesátých aneb Nic není dost šílené. Online. *Autickar.cz*. Dostupné z: <https://www.autickar.cz/clanek/tuning-let-osmdesatych-aneb-nic-neni-dost-silene/>. [cit. 2025-12-28].
- AUTOKLUB ČESKÉ REPUBLIKY, 2018. Standardní propozice závodů v driftování. Online. *Autoklub.cz*. Dostupné z: [https://www.autoklub.cz/wp-content/uploads/2018/11/dr\\_standard.pdf](https://www.autoklub.cz/wp-content/uploads/2018/11/dr_standard.pdf). [cit. 2025-12-26].
- BELK, Russell W., 1988. Possessions and the Extended Self. Online. *Journal of Consumer Research*. Roč. 15, č. 2, s. 139–168. Dostupné z: <https://www.jstor.org/action/doBasicSearch?Query=BELK%2C+Russell+W.%2C+1988.+Possessions+and+the+Extended+Self.&so=rel>. [cit. 2026-01-30].
- BLATNÝ, Marek et al., 2010. *Psychologie osobnosti: hlavní témata, současné přístupy*. Praha: Grada.
- CZECH DEMOLITION DERBY, 2025. Informace. Online. *Czech Demolition Derby*. Dostupné z: <https://czechdemolitionderby.cz/#info>. [cit. 2025-12-26].
- DAŇA, Ondřej, 2019. Nelegální tuningový sraz u Prahy: blokování autobusů, obecné ohrožení a auta s modrými majáky či bez registračních značek. Online. *Autojournal.cz*. Dostupné z: <https://www.autojournal.cz/nelegalni-tuningovy-sraz-u-prahy-blokovani-autobusu-obecne-ohrozeni-a-auta-s-modrymi-majaky-ci-bez-registracnich-znacek/>. [cit. 2025-12-28].
- ETUNING, 2025. Historie tuningu. Online. *Etuning.webnode.cz*. Dostupné z: <https://etuning.webnode.cz/historie-tuningu/>. [cit. 2026-02-09].
- GARÁŽ, 2023. České tuningové srazy z počátku tisíciletí, to byl svět sám pro sebe. Online. *Garáž.cz*. Dostupné z: <https://www.garaz.cz/clanek/zajimavosti-tuning-prestavby-ceske-tuningove-srazy-z-pocatku-tisicileti-to-byl-svet-sam-pro-sebe-pripomente-si-nejzajimavejsi-kreace-na-dobovych-fotkach-21010569>. [cit. 2025-12-28].
- HEBDIGE, Dick, 2012. *Subkultura a styl*. Přel. Miroslav Popel. Praha: Volvox Globator; Dauphin.
- HOFBAUER, Břetislav, 2004. *Děti, mládež a volný čas*. Praha: Portál.
- MUŽÍK, Jaroslav, 2005. *Didaktika profesního vzdělávání dospělých*. Plzeň: Fraus.
- NAKONEČNÝ, Milan, 2009. *Psychologie osobnosti*. Vyd. 2., rozš. a přeprac. Praha: Academia.
- NAKONEČNÝ, Milan, 2014. *Motivace chování*. 3., přeprac. vyd. Praha: Triton.
- PÁVKOVÁ, Jiřina et al., 1999. *Pedagogika volného času: Teorie, praxe a perspektivy mimoškolní výchovy a zařízení volného času*. Praha: Portál.

PORTÁL ŘIDIČE, 2021. Co to je chiptuning a jaké zkušenosti mají motoristi s čipováním aut? Online. *Portalridice.cz*. Dostupné z: <https://www.portalridice.cz/clanek/co-to-je-chiptuning-a-jake-zkusenosti-maji-motoristi-s-cipovanim-aut>. [cit. 2025-12-20].

RACECHIP, 2023. Tuning auta: Co to vlastně znamená? Online. *Racechip.cz*. Dostupné z: <https://www.racechip.cz/blog-aktuality/144-tuning-auta-co-to-vlastne-znamená.html>. [cit. 2025-12-20].

ŘÍČAN, Pavel, 2004. *Cesta životem*. Vyd. 2. přepr., v Portálu 1. Praha: Portál.

SMOLÍK, Josef, 2010. *Subkultury mládeže: uvedení do problematiky*. Praha: Grada.

SMS ČR, 2024. Standardní propozice. Online. *Smscz.eu*. Dostupné z: <https://www.smscz.eu/standardni-propozice-auto/>. [cit. 2025-12-26].

ŠKODA STORYBOARD, 2021. Platí v rally stejná pravidla jako na silnici? Online. *Skoda-storyboard.com*. Dostupné z: <https://www.skoda-storyboard.com/cs/zivotni-styl/motorsport-cs/plati-pravidla-rally-ok/>. [cit. 2025-12-26].

ŠVARÍČEK, Roman; ŠEĐOVÁ, Klára et al., 2014. *Kvalitativní výzkum v pedagogických vědách*. Vyd. 2. Praha: Portál.

TOWER AUDIO, 2024. Car Audio Tuning. Online. *Toweraudio.com.au*. Dostupné z: <https://www.toweraudio.com.au/car-audio-tuning/>. [cit. 2025-12-20].

TUNING-IN, 2025. Co je to tuning? Online. *Tuning-in.cz*. Dostupné z: <https://www.tuning-in.cz/co-je-to-tuning/>. [cit. 2025-12-20].

VÁGNEROVÁ, Marie, 2007. *Vývojová psychologie II: Dospělost a stáří*. Praha: Karolinum.

VLADIMIR 518; VESELÝ, Karel, 2011. *Kmeny: současné městské subkultury*. Praha: Bigg Boss & Yinachi.

## **Přílohy**

Následující přílohy obsahují přepisy polostrukturovaných rozhovorů realizovaných s pěti respondenty. Z metodologických a etických důvodů byly texty podrobeny úpravě. Veškeré osobní údaje, které by mohly vést k odhalení identity respondentů, byly odstraněny nebo pozměněny. Rozhovory jsou prezentovány v krácené podobě. Byly vynechány pasáže, které se nevztahovaly k tématu bakalářské práce. Pro zachování autenticity a hloubky sdělení byl ponechán původní způsob vyjadřování, nespisovné výrazy i specifický slang tuningové komunity. Otázky tazatele jsou v textu značeny iniciálou T, odpovědi respondentů pak iniciálou R a příslušným číslem.

Příloha I: Přepis rozhovoru s Respondentem 1

Příloha II: Přepis rozhovoru s Respondentem 2

Příloha III: Přepis rozhovoru s Respondentem 3

Příloha IV: Přepis rozhovoru s Respondentem 4

Příloha V: Přepis rozhovoru s Respondentem 5

## Příloha I: Přepis rozhovoru s Respondentem 1

T: Jak ses k tuningu dostal a co tě k němu přivedlo?

R1: Koupil jsem si auto a chtěl jsem, aby bylo hezký, aby se za ním lidi otočili. Dát tam hezký kola a tak. Když nepočítám tu Fabii, kterou jsem měl půjčenou od přítelkyně, tak to začalo u té červené Bory. Kola, křídlo, výkon, hudba a tak... Takhle to začalo. Prostě to auto vylepšit, aby se za tím lidi otáčeli.

T: Jak dlouho se tomu přibližně věnuješ?

R1: Věnuju se tomu přibližně rok a půl. To je doba, kdy jsem ve světě aut a vylepšování.

T: Co tě na tom vlastně začalo bavit?

R1: Začalo to těmi koly. Pak jsem si řekl, že to vypadá hezky, a chtěl jsem víc a víc. Tak jsem udělal komplet muziku, hrálo to perfektně. Potom přišla výkonová stránka, takže větší vstřikovače. A taky karoserie, co se týče kastle, udělat to pěkný, aby to nebylo orezlý, nějaký černý doplňky, karbon.

T: Takže seš rád, když se za tím lidi otočí? Líbí se ti ta pozornost?

R1: Jojo.

T: A co když to někdo kritizuje?

R1: Vadí mi, když mi říkají, že je to zbytečný a že je to ztráta peněz, když tomu ve výsledku vůbec nerozumí. A neberu jim jejich názor. Ne každé je toho zastáncem.

T: Záleží ti víc na názoru někoho, kdo tomu rozumí, nebo na veřejnosti?

R1: Když mi řekne názor člověk, kterej se tomu věnuje, co se mu na tom nelíbí, tak si to vezmu k srdci. On tomu rozumí, tak něco asi můžu udělat jinak. Když mi to řekne nějaký Franta z vesnice, tak to mám u prdele.

R1: Je to dobřej pocit, slyšet, že je to auto hezký, že to hezky jede, že to hezky zní, že to hezky vypadá. To je ocenění to slyšet. Nepotřebuje se vytahovat a někde o tom povídat, ale mě stačí, když mi to lidi pochválí.

T: Jezdíš na srazy? Jak vnímáš tu komunitu?

R1: Jojo, Budějovice, Písek, Plzeň. Je to obrovská komunita lidí, kteří mají stejnej mindset. Udělat hezký auto a ukázat ho.

T: Vnímáš to jako podporující komunitu? Necítíš se mezi nima, že tě soudí?

R1: Ne to vůbec.

T: Někdy závody tě nelákají?

R1: Ne s autem ne. To spíš motorky, ale to je kategorie jiná.

T: Ovlivnilo tě to nějak i v osobním životě?

R1: Je to rozhodně životní styl. Od té doby, co nejsem s bývalou přítelkyní, žiju jen autama. Ovlivnilo to můj život, to neříkám nic. Ovlivnilo mě to hodně. Když přijde výplata, tak první, co udělám, vezmu minimálně půlku a jde to rovnou do auta zpátky.

Jsem schopnej to tomu autu vrátit, když mi dělá radost. Co se lidem pak nelíbí, třeba bývalý přítelkyni. Tý se to nelíbilo, ta mě za to odsuzovala, že trávím víc času s autem než s ní, tak jsem to pak omezil. Taky to na tom autě pak bylo vidět, že věčně nefungovalo. Nakonec to vedlo k rozchodu. Ale ovlivní to život. Ne moc, ale trochu.

T: Kolik jsi do toho už celkově investoval?

R1: Záleží jak do kterého auta. Měl jsem červenou boru, modrou Boru, Golfa, Fabii, Octávku a teď mám Bavoráka. Troufnu si říct, že kdybych si nekupoval ty auta, ale vzal bych všechny peníze, co jsem do toho narval za nákup, za úpravy, za údržbu, tak bych si mohl koupit novou trojkovou octávku.

T: Kolik bys byl ochotný do toho auta, co teď tuníš ještě dát, aby bylo podle tvých představ?

R1: Do Golfa? Dost. Protože tam chci komplet R32 body kit, kovanej motor do toho, vstříky, turbo větší, interiér komplet recaro koženej. Peníze neřeším při tomhle

T: Máš nějaký odhad desítky, stovky tisíc?

R1: Když spočítám, jak jsem na tom teď, tak Golfa jsem koupil za 10 tisíc a vrazil jsem do něj dobrých 50–60 tisíc určitě, za půl roku. A jako s tím že to auto víc stojí, než jede.

T: Pověš mi o tom autě víc?

R1: Je to čtyřkovej golf, z roku 2001, 1.9 série s tím že je v tom už čtvrtý motor, protože je to načipovaný, jsou tam větší vstříky, turbo je zatím série, to se tam teď bude dávat větší. Má to plus minus 170–190 koní, ale až se tam dá větší turbo, tak to bude mít samozřejmě přes 200 koní. Ten golf, pro mě znamená všechno, protože je to malý, lehký, hezký kola tam mám. Prostě to auto funguje, když to jede, tak to hodně dobře funguje.

T: Takže jdeš po stránce výkonu i vizuálu?

R1: Stoprocentně. Výkon je to poslední, co řeším. Nejdřív řeším vzhled, aby to nebylo zrezlý a potom přijdou motorový úpravy a tak.

T: Co tě na tom nejvíc baví? T: Baví tě víc ten proces, nebo ten výsledek?

R1: Jako baví mě proces upravování, ale pak když se s tím něco vysere, tak si říkám, že na to seru, to hodím ze skály. No ale když se to postaví, funguje to, jedu s tím někam a vidím, že ty lidi se za tím otočí, tak je to dobrej pocit. Že ten čas, co jsem tomu věnoval, že to ty lidi vidí.

T: Kolik toho času tomu věnuješ?

R1: Všechno. Skončím v práci, přijdu domů, najím se a jedu sem. Jsem tu třeba do jedné do rána, vysprchuju se, vyspím se, jdu do práce. Takhle každý den. Kdybych nechodil do práce a měl stabilní příjem, tak bych ráno vstal, šel k autu, večer domů, vysprchovat, spát a pak znova.

T: Kdybys mohl, chtěl by ses tomu věnovat víc, třeba i pracovně?

R1: Pracovně ne. To by mě nebavilo. Je to volnočasový koníček. Takže si to nastuduju na internetu, co a jak udělat, co a jak postavit a pak jdu a zkouším, co funguje a co ne.

T: Takže si práci na autě děláš sám?

R1: S klukama. To, co mě napadne, tak s tím jdu za klukama a oni řeknou, že to uděláme.

T: Máš nějaký vysněný auto? Nebo kam by ses chtěl dostat?

R1: V mojí aktuální finanční situaci je jedno auto. To je trojková octávka RS ve dvoulitru 180kw. To bych si chtěl koupit třeba v létě, když to půjde. Tyhle auta prodat. Golfa si možná nechám. V budoucnu bavorák M4 2018 competition. To je moc pěkný, to se mi moc líbí.

T: I na tom máš v plánu nějaký tuning?

R1: U té octávky nějaký maxtom doplňky, spoiler, podložky, kola, podvozek udělat, ať to funguje a výkonová stránka, co nejvíc to komponenty dovolí.

T: Takže spíš do toho sportovního stylu?

R1: Sportovní, ale aby to i vypadalo hezky. Abych mohl přijet na sraz, vzduchový podvozek, složit to na zem.

T: Ty jsi řekl, že ten golf pro tebe znamená všechno. Dokázal bys popsat ještě nějak jinak ten vztah, co k tomu cítíš?

R1: Když nevím, co dělat, nebo když je mi na nic, tak jdu do auta, nebo k autu a nemyslím na nic jiného, jen na to auto a jsem s ním víc než s mojí rodinou. Mám s ním hodně pevný vztah. Když se se mnou rozešla přítelkyně, tak první, co jsem udělal, tak se jel projet s autem, protože ty myšlenky jsou jiný a je to pro mě taková terapie to auto.

T: Ovlivnil tě tenhle koníček jako člověka? Změnilo tě to nějak?

R1: Uvědomil jsem si různé věci. Teď je pro mě mnohem lepší být tady s klukama na hale a kecat dělat na autech než jít někam do klubu, nechat tam stovky, tisíce. Radši ty peníze vezmu a dám je do auta. Když jde člověk někam do klubu, tak je to jen na jednu noc, druhý den přijde akorát kocovina. Tady když ty peníze dám, tak vím, že to auto mi to nějak vrátí.

Teď co toho golfa stavím, tak už tu stojí přes dva měsíce, protože na to pořád není čas. Protože jsem pořád někde a byl a řešil, třeba tu dvojkovou octávku co jsem měl. Ale teď, když je čas tak se furt věnuju autu tomuhle tomu. Teď, když jsem přivezl toho bavoráka, tak jsem říkal, nejdřív golfa a potom toho bavoráka. Přes to nejede vlak.

T: Takže to tvoří velkou část tvého života?

R1: Já, kdybych nechodil do práce a měl stabilní příjem, tak bych ráno vstal, šel k autu, večer domů, vysprchovat, spát a pak znova.

T: Když jsi tu na dílně s klukama, tak oni ti pomáhají dělat na autě?

R1: Když je nějaká těžší práce, třeba vyndat motor, tak mi kluci pomůžou. Když jsou to jen drobnosti, tak to si dělám všechno sám.

T: Je něco, co necháváš dělat profesionály, nebo si všechno děláš sám?

R1: Úprava softwaru. Chiptuning.

T: Věříš těm lidem, kteří to dělají?

R1: Joo. Hledám ty lidi přes kámoše. Nejdu na internet na náhodnou stránku, ale přes kámoše a snažím se hledat lidi na které je spoleh. Když jsem koupil červenou boru, tak se mi otevřel ten svět aut a začal jsem potkávat nový lidi, z Vodňan, Bavorov a tam jsou kluci, kteří to dělají. Když něco nevím, tak zavolám jim, ať mi poradí, co a jak udělat. když neví oni, zavolají mně. Je to vzájemný.

T: Vidiš v tom nějaká negativa? Ovlivňuje to vztahy?

R1: Vztahy to ovlivňuje hodně. Když má kluk auto, když je to autíčkář. Ale já to беру tak, že auto mě nikdy nezradí. Radši auto než holku, nebo aspoň teď.

T: Napadá tě něco, co bys v tuningu udělal jinak? Měl jsi nějaký projekt, který se nepovedl?

R1: Hodně věcí. Od stavby motoru, co jsem do Golfa stavěl motor, ten jsem složil, ale nikdy nefungoval. Skládal jsem ho asi na třikrát. Tam jsem udělal hodně věcí špatně, protože jsem v tom byl úplně nověj. Nejsem ani vyučenej v tomhle oboru, takže jsem se všechno učil přes kámoše. Byl večer, kdy jsem během dvou hodin volal 10 kámošům, ať mi poradí, co mám dělat. Doufal jsem, že to bude fungovat, ale nefungovalo.

T: Lituješ třeba těch peněz, které tě to stálo?

R1: U golfa ne. Ale u modrý bory jo. To byl finanční omyl. To jsem koupil, došlo to z Brna domů, pak to přestalo jet. Daly se do toho tři různý motory, furt to nefungovalo a teď to stojí před barákem bez motoru.

T: Jakou máš zkušenost s lidmi, kteří tomuhle koníčku moc nerozumí? Přijde ti, že tě odsuzují? T: Myslíš, že se veřejnost na tuning kouká negativně?

R1: Tak to je kategorie sama o sobě. Když jsem naboural tu octávku, tak mě všichni odsoudili, že to mám za to, že jezdím jako kretén, 'to máš za to, jak jezdíš 200 km/h,' ale oni v tom autě neseděli a neví, že jsem jel předpisově a nemohl jsem za to. Ale to říkej někomu jinému. Pak si říkám, proč mám takový lidi ve svém životě a odepíšu je. Jsou zbytečný v mém životě. Třeba tatka mi ze začátku řekl, že jsem blbej, že do toho dávám tolik peněz, ale v poslední době mě hodně podporuje, vozí mě sem, včera tady se mnou byl. Řešili jsme problém s bavorákem a on se mi snažil poradit. Takže ty lidi tomu ze začátku nevěří. Říkají: „Seš debil, rozbil sis to sám.“ Ale pak přijdou a snaží se ti pomoci. Tak takový lidi jsou ve výsledku fajn.

Když jsou tu kluci, který tomu nerozumí, ale chtějí se do toho dostat, tak jim rád řeknu, co a jak. Troufám si říct, že už mám nějakou zkušenost, vím, co a jak aby to fungovalo. Rád pomůžu, aby to fungovalo. Horší jsou lidi, který se tomu chtějí věnovat, ale nechtějí do toho dát ani korunu. Přijdou za mnou, jestli jim to nenačipuju. No načipuju, ale stojí to peníze. „To nechci, já to chci zadarmo“ Tak to je těžký.

T: A proč si myslíš, že tenhle koníček lidi vnímají jinak než jiné koníčky jako třeba rybaření?

R1: Jsou tu lidi, kteří s tím dělají bordel, je to uřvaný. To je pak jasný, že to lidi nemají rádi. Ale když má člověk auto, který hezky zní... Jedu po městě, ale nepředvádím se, jen tomu třeba trochu šlápnu, ale nedělám bordel a jedu dál. Nemám za potřebí dělat bordel.

T: Myslíš, že kazí tuningu pověst?

R1: Dá se to tak říct.

T: Myslíš, že kdyby lidi viděli, jaký k tomu máš vztah a co tě na tom baví, tak by to víc pochopili?

R1: To asi určitě. Nějaká skupina určitě. Kdyby se sem jen přišli podívat, uvidí práci na těch autech, tak se určitě někomu změní názor a dá nám šanci.

T: Je něco, co bys o tuningu ještě rád řekl, třeba i člověku, který se s tím pořádně nesetkal?

R1: Je to skvělejší pocit, ale za ty peníze... Tu lásku k těm autům mít musíš. Třeba ségry přítel má čtyřkovou octávku a snaží se jí udělat pěknou. Vždycky za mnou jde a ptá se, jestli to bude dobrý. A ptá se, protože tomu sám nerozumí. Ale to není problém. Pak na tom chtěl udělat sání, tak to objednáme a udělá se to. A pomalu se do toho dostává. Teď byl na úpravě výfuku, půjde na čiptuning a už se tam do toho dostává. Stačí, aby k tomu člověk přičichnul. Když máš auto jen jako dopravní prostředek, neřekneš si jen tak, dneska si koupím tyhle pěkný kola. Ale když si je koupíš, říkáš si ty jo teď to vypadá pěkně. Pak si třeba koupíš i lepší podvozek, přijde softwarová úprava, interiér. Ale když se tomu lidi nevěnujou a nechťejí se tomu věnovat, tak je to na nich. Ale když se do toho člověk chce dostat, vždycky to jde.

T: Bereš to auto, jako svoji vizitku?

R1: Určitě. Stejně jako čtyřkolku. Vždycky před srazem jsem jí umyl, aby to hezky vypadalo. To je stejný s autem. Když někdo přijede na sraz se špinavým autem, tak si lidi řeknou, co to je. Ale pak to umyješ a je to pěkný. Je to vizitka. Když máš hezký auto, ale uvnitř máš bordel, když to otevřeš, tak to není nic moc. Ten interiér dělá určitě dost v tom autě.

T: Používáš svoje auta na každodenní ježdění?

R1: Jak který. Golf je víkendovka a pak mám bavoráka na daily.

T: Máš nějaký oblíbený styl?

R1: Já jsem příznivec sleeper aut. Líbí se mi, když to vypadá nenápadně, hezky. Ale nikdo by to do toho auta nečekal. Pak se ptají Ty v tom máš 1.4? Ne 1.9 200koní. A oni ti nevěří, protože to vypadá jak 1.4. Tak jim to musíš ukázat, pod kapotou ty hadičky, nebo je povoziš. Kamarád mi nevěřil, že tam 170koní, tak jsem ho svezl. Jeli jsme 220 km/h a pořád to zrychlovalo. Tak to už pak pochopil. Protože ono to auto je lehký, váží to 1200 kg, tak je to obratný, krátký. Tak to poslouchá. Ale jedna věc je udělat výkon a druhá udělat k tomu dobré brzdy, abys to ubrzdila. Není to jen o výkonu. Na golfu mám vzadu děrované brzdny kotouče pro lepší chlazení, vpředu větší kotouče s brzdičkama. Není to jednoduchý

## Příloha II: Přepis rozhovoru s Respondentem 2

T: Jak ses k tuningu dostal? Co tě k tomu vlastně přivedlo?

R2: Řekl bych, že už od mala se mi líbila vizáž aut, to, jak se ty pěkný potuněný auta prezentují. Vypadá to dobře na videích, hezky v realitě a je to něco jiného než normální auto normálního uživatele. Tyhle auta mají svou duši, a to je na tom podle mě to cenný. A vlastně už od mala se mi to líbilo. Sledoval jsem Rychle a zběsile, Need for Speed, 60 seconds a všechny tyhle filmy mě bavili. A hlavně McQueen. Ten do toho dostal hodně lidí, včetně mě.

T: Takže jsi o to měl zájem od dětství. Co se stalo, že to přešlo v realitu? Koupil sis první auto?

R2: No, to auto si spíš našlo mě. A zrovna na tom mém toho k tuningu moc není. Ale mám plán do budoucna. Tohle je první auto, kterým to začalo. Tohle je první auto, co přišlo ke mně.

T: A ty si na autě děláš všechno sám? Necháváš si něco dělat od někoho jiného?

R2: Většinou se snažím si všechno na autě dělat sám. Pokud se jedná o ty mechanický věci, ty si dělám všechny sám. Takový ty dekorace a vizuál se snažím taky dělat sám. V tuhle chvíli jdu spíš cestou vizuálu, na výkon nemám dostatek peněz. Ale časem to taky bude.

T: Já se v mojí práci právě věnuju právě mladým dospělým.

R2: Tak v tom případě se točíme spíš kolem dekoračního tuningu, než okolo motorového teda aspoň z mého pohledu.

T: Myslíš, že finance jsou pro mladého člověka v tuningu velká otázka?

R2: Hodně velká otázka.

T: Kolik bys řekl, že tě auto zatím stálo? Dokázal bys říct přibližnou částku?

R2: Pokud vynecháme tu část, kdy jsem to auto dával technicky do pořádku, a vezmeme to od té chvíle, kdy jsem začal pracovat na tom, aby to auto začalo vypadat líp zvenku... Do téhle vizuální stránky bych řekl padlo nějak 25 tisíc. Ale byli i nějaký opravy, pod kapotou a tam si myslím, že jsme v řádu do 10 tisíc korun. Nebyli to žádný úpravy na výkon, ale aby to běželo, jak má.

T: Je to velká částka pro tebe? Dal bys to do kontextu tvé životní situace?

R2: Já jsem to auto začal dávat dohromady ještě v době, kdy jsem studoval, tak jsem si na to musel půjčit. A pak jsem měl svojí první práci, ve které ten plat nebyl podle mých představ. Tam byl pro mě problém cokoli s tím autem dělat, upravovat, pracovat na něm. Sice jsem k tomu měl prostředky, měl jsem dílnu i díly jsem měl dostupný, ale nezbývali mi na to peníze. Tou dobou to pro mě bylo těžký. Teď jsem schopný do auta dát ty peníze co potřebuju.

R2: Já jsem to auto začal dávat dohromady ještě v době, kdy jsem studoval, tak jsem si na to musel půjčit. V první práci pak ten plat nebyl podle mých představ, takže pro mě

byl problém cokoli s tím autem dělat. Sice jsem měl dílnu i díly, ale nezbývaly mi na to peníze. Tou dobou to pro mě bylo těžký.

T: Ale i když ty částky se nemusí zdát tak vysoký, tak pro mladého člověka, zvlášť ještě studenta to musí být obrovská část platu.

Právě. Proto se člověk musí naučit pracovat s těma penězma. Musí si uvědomit, že každá věc, kterou vlastní nefunguje tak, že v lednu našetří a koupí si za to co chce, a v únoru si řekne, že teď koupím další věci pro moje auto. Člověk si musí ty peníze propočítávat předem a odkládat si je, počítat s rezervou. Není dobrý žít jenom od výplaty k výplatě.

T: Nelituješ toho, že do toho dáváš tolik peněz?

R2: Ne. Já vím, že to auto mě dostane z bodu A do bodu B a vím, že mě tam dostane vždycky.

T: Myslíš si, že kdybys měl víc peněz a víc času věnoval bys to tomu autu?

R2: Časově naštěstí omezovaný nejsem. Penězně omezovaný jsem už míň, ale do tohoto auta, co mám už si nemyslím, že je dobrý rozhodnutí investovat velký peníze do tuningu. U tohoto auta těch možností toho tuningu nemám tolik jako na jiných autech.

T: Koupil by sis jiný auto?

R2: Pokud bych na to měl ty peníze, když se bavíme o nějaké finanční rezervě 100-150 tisíc, tak bych určitě šel do jiného auta a nechal si pár desítek tisíc na nějaký základní tuning, nebo bych to dál šetřil na pořádný auto a do toho bych vrazil fakt hodně.

T: Kolik času tomu přibližně věnuješ?

R2: Řekl bych spíš jen v rámci pár hodin za měsíc, protože se teď věnuju opravě motorky, u které strávím dohromady několik dní měsíčně, jenom tím že se v tom hrabu, zkouším a testuju. Bohužel poslední tři měsíce jsou absolutně bez úspěchu, všechno při stejným.

T: Teoreticky je to ale podobná záliba, nebo ne?

R2: Teoreticky je to ještě víc mechanická záležitost než moje auto. Technicky za to se dá říct, že se stále jedná o tuning.

T: Pověš mi, co jsi na své Audině udělal a co máš ještě v plánu na ní udělat?

R2: Úplně původní plán, když jsem si před půl rokem našel novou práci, když šli peníze nahoru byli, že si udělám finanční rezervu, příští rok koupím nový auto a tuhle audinu kompletně zrestauruju. Celou vyvařit, koupit nové díly, upravit co půjde. A vlastně jsem postupně došel k rozhodnutí, že se to vůbec nevyplatí. Protože je to absolutně základní výbava s prakticky nulovou hodnotou. I kdybych to zrestauroval tak nepřibude moc na hodnotě. Já nemám zájem mít doma auto, který po restauraci bude mít hodnotu 60 tisíc v perfektním stavu. Sice by se mi to líbilo, ale kdybych kamkoli přijel a nikdo by neviděl tu skrytou hodnotu za tím, tak by to úsilí a peníze pro mě byli neviditelný. Nemám k tomu důvod

R2: A co se týče modifikací, které jsem udělal. První rozhodnutí bylo, že jsem chtěl to auto kompletně vyvařit, jenže byli Vánoce, a tak jsem si koupil kola i s gumama za necelých 15 tisíc. Což shrnuje to, že má větší peněžní hodnotu než moje auto v tuhle chvíli. Pak byli úpravy za cílem dostat to do originálního stavu, měnili se nárazníky,

zrcátka, nechali se lakovat. A rozhodl jsem se to auto dát vzhledově do kupy, aby aspoň trochu pěkně vypadalo. Ale teď už se u něj nevěnuju žádnému tuningu nebo tak.

T: Máš nějaké vysněné auto nebo cestu kam bys teď směřoval?

R2: Cílů je mnoho a cest taky, ale kterou si vybrat. Zrovna dneska jsem se na to koukal, ještě předtím, než jsem jel sem. Hledal jsem na internetu ten ford, který by se mi eventuálně líbil je opravdu hodně drahý. Jedná se o Ford Mustang Fastback okolo roku 1969. Bohužel ta cena toho auta se točí okolo 300-700 tisíc v před renovačním stavu. Což je pro mladého člověka jako jsem já opravdu moc peněz, když je rád, že má auto za 20 tisíc. Pak je tu pro mě druhá spíš proveditelná cesta. Ať už tuningově, protože ten tuning je tam mnohem víc otevřený a jde tam toho dělat víc, tak je Audi 89 Coupe z roku 1989-1993 nebo tak nějak. Je více verzí. Tam je modifikovatelnost astronomicky větší.

T: Máš nějaký styl tuningu, která se ti líbí?

R2: Když jsem mluvil o té Audině, tak by se mi líbila cesta, kterou se vydal můj kolega v práci, který tohle auto má. Auto s pohonem 4x4 s legendárním pětiválcem, velkým turbem a má to hodně výkonu. To je auto, který by se mi fakt líbilo. Na srazy, na zimu, na ježdění s rodinou. Sice není moc prostorný auto, ale pět lidí se tam vejde. A více méně to vyjede kamkoli. Sportovní auto, který se dá udělat na 400 koní i víc. Ale ta ovladatelnost, průjezdnost za mokra, za sněhu je skvělá. Dá se s tím jet kamkoli. Je to ohromně zábavný auto. Každý auto má teda něco svého. Pak je tu ten Ford Mustang, což už není taková zábava. Je to drahý, je to jen zadokolka, takže to nevyjede vůbec nikam. Prej je to špatně ovladatelný. Má to velký motor, který má potenciál k úpravám.

T: Jezdíš na tuningové srazy?

R2: Jezdím, ale jen se koukat, protože za moje auto se stydím. Teď jsem byl dva měsíce dozadu na srazu tady v Budějicích a tam jsem jel s kolegou, ale řekl jsem si, že jim to nebudu kazit a nebudu ho vystavovat. Moje auto pořád opticky není ve stavu k vystavování. Nakonec jsem z toho byl celkem zklamaný, protože tam byli i horší věci, než jsem měl já. Tak jsem litoval, že jsem to tam taky nepostavil. Ale jinak bych neřekl, že se nějak moc účastním, jen se jezdím podívat a načerpat inspiraci.

T: Stydíš?

R2: Já se za něj nestydím ve smyslu toho, že bych řekl, že to auto vypadá špatně, když tady stojí. Ale spíš si uvědomuju tu reálnou peněžní a vizuální hodnotu toho auta. Když se podívám na to, jaký auta jezdí na ty srazy, tak bývají ze spodu shnilý, jenže to nikdo nevidí. Ten člověk, když tam přijde vidí, že to auto na první pohled vypadá pěkně, ale už nekouká za kapotu, nebo za kraje dveří, jestli tam není oloupaná barva, nebo rez. Na mém autě, kam se podíváš, tam je vidět nějaký nedostatek. Na určitých stranách víc, ze shora hodně. Není to podle mých představ. Hlavně je tu určitý člověk, od kterého jsem hodně čerpal inspiraci a ten to moje auto trochu shazuje, že to není nic moc extra. Pak jsem si to uvědomil taky, a proto už nikam moc nejezdím.

R2: Pak je tu další věc. Kritika nemusí být nutně špatná. Řekl bych, že když nejsem okolo mých známých, který to auto znají, tak na něj na ulici, na čerpačkách, na parkovištích, slyším celkem pozitivní ohlasy. Lidi se podívají, když kolem toho jdou, zastaví se. Takový auto tu není všude. Není jich tu moc v okolí, nevidí se často. To mě zahřeje.

T: Myslíš, že to jsou spíš lidi, kteří se tomu tolik nevěnují, nebo právě lidi kteří jsou taky tuneři?

R2: Z devadesáti procent to auto zaujme lidi z veřejnosti, který vidí starý auto, který září na ulici oproti těm novým, který jsou si podobný. Ale to, že ten člověk nerozumí autům, projde okolo, pro mě není tolik podstatný. Většina lidí na silnici jsou uživatelé, občas to vezmou do servisu na výměnu oleje. Když ta kritika přijde od lidí, kteří tomu rozumí, má pro mě větší váhu. Ty se k tomu ale většinou staví víc negativně. Ale na jejich názoru mi záleží mnohem víc, i když to víc bolí. Bývala doba, kdy jsem se bál, že na tom všichni hledají chyby. Nedovírá ti kapota, máš tam jiný blatník, támhle to máš křivý, máš tam jiný nárazník. Ale když jsem to opravil, dal jsem to do kupy, aby se mi to líbilo, v tu chvíli jsem tu kritiku přestal vnímat. „Támhle máš něco a támhle máš něco.“ No a? Ty to na autě nemáš, tak je to můj problém. Když mi to někdo pochválí, tak jsem šťastný, jak blecha. Když to chválí, tak většinou stylem, že tohle už se nevidí a jsou rádi, že mladý člověk jako já jde do něčeho, co vydrží. Že radši vezmu starý auto, než abych si koupil trojkovou Octávku. Když se člověk podívá na řadu aut, jsou všechny skoro stejné a pak tam mezi nimi svítí jedno starý auto, ty lidi to zaujme a jdou se podívat, zastaví se u toho, obdivují ho, popovídají si se mnou, jak to dřív bylo lepší. Je tam obdiv v tom, že někdo mladý jako já jde a koupí si takový auto, aby ho udržel na živu. To je to, co mě žene dál. I přes hromadu negativní kritiky je přesně tohle to, co mě drží nad vodou.

T: Máš blízký vztah ke svému autu?

R2: Řekl bych, že jsem s ním až propojený. To auto je pro mě hodně důležité. Ať už proto, že mě dostane z bodu A do bodu B. Ale i pro to, co spousta uživatelů nepochopí, ale třeba kluci v mém věku to mají podobně. Ale když je to auto mechanický, tak tam vzniká pouto. Každý auto má svoji osobnost. Starší auta mají duši nebo osobnost. V nových autech jsou hromady elektronických systémů, který z toho auta dělají jen kus železa, který ve finále neovládáš ty, ale ovládá on tebe. Říká ti tady za tu čáru nepojedeš, já tě strčím zpátky. Zatímco ty starý auta tě pustí. Můžeš tomu šlapat na krk, držet to, ale to auto tě nechá udělat chybu, nechá tě zaletět do příkopu. To auto ti dává zpětnou vazbu na cokoli, co uděláš. Když jedeš moc rychle a zatočíš, dostaneš nedotáčivý smyk. Ale v novém autě ti to přibrzdí, přetočí kola kousek zpět, aby se to chytlo. Ale to starý auto tohle nedopustí, to tě vyškolí na tvrdo. Tam vzniká to pouto mezi autem a řidičem. Ten řidič si začne uvědomovat, že si nemůže dělat co chce. Dostává zodpovědnost, ale s tou přichází svoboda. Proto jsem rád, že mám auto, který je strašně moc manuální. Jediný, co je v elektrice je rádio a ventilátor. Není to už karburátorový auto, takovou historii se mi udržovat nechce kvůli náročnosti systémů. Ale vybral jsem si do začátku to nejjednodušší a nejlepší auto. To, jakým způsobem se na tom autě pracuje, jakým způsobem inženýři Audi v těch 80. a 90. letech vymýšleli ty auta. Je to hrozně jednoduše zpracovaný auto, který je ale hrozně kvalitní. Dělá se na tom skvěle. Jak je všechno mechanický, dá se to opravit jen za pomoci šroubováku a kleští. Nestalo se mi, že bych na tom autě něco nedokázal opravit pomocí gola sady. Nepotřebuješ na to diagnostiku, všechno zvládneš doma na koleni, když chceš. Tam tě to ale pak omezuje, že tomu nemůžeš udělat třeba ten čiptuning, který dělá spousta lidí. Moje auto nečipneš. Moje auto nemá jednotku motoru. Vůbec mi to nevadí. Je to o velký problém miň. Myslím si, že někdy okolo toho roku 1990, začali výrobci přecházet hodně z mechanických součástí na elektronický součástky. Přesně jako jsou jednotky motoru, okna v elektrice, bezpečnostní systémy. Já

jsem právě zastáncem toho mechanického. Mě si to auto našlo a já jsem si v tom našel to nejpotřebnější co jsem kdy chtěl. Není v tom jednotka, je v tom starý rozdělovač, je to jen vyměň a jed' nemusím nic programovat, nemusím nic řešit. Tohle auto pro mě bylo až osudový. Moje setkání s mým autem bylo velice zvláštní. To že jsem s tím autem propojený pro mě znamená, že tomu autu rozumím a vnímám kdy má jakou náladu. To auto se vždycky chová malinko jinak. Dokážu ho vnímat, jak se chová, kdy, co dělá, kdy, co nedělá. To, jaký k tomu autu mám vztah je i pro mě těžký vysvětlit. Já jsem to auto koupil jako totálku a dal jsem ho do kupy, aby bylo provozuschopný, a to byl tříměsíční proces, který nedokážu popsat. Ten, kdo to neudělal, nikdy nebude schopný pochopit o co jde, nedokáže si to představit. Ať už je tím ta psychická stránka, přišli dny, kdy jsem si myslel, že to nedokážu, ve finále jsem z toho vybruslil a dokázal jsem to. Kdybych si měl vybrat mezi vztahem a autem, tak budu volit to auto. Bylo tu pro mě i v momentech, kdy žádný vztah nebyl a když má problém, dá se opravit. Když se opraví, tak vydrží. Není to jako dnešní nestabilní ženy

T: Řekl bys, že tě tuning naučil i něco jiného?

R2: Do života mi to dalo, že nikdy není dost peněz. Rozhodně mi tuning a autíčkářská a motorkářská skupina, přinesla do života spoustu lidí, který považuju za důležitý. A hlavní, co jsem získal jsou lidi a kontakty a zkušenosti. Ty zkušenosti jsou pro mě to nejdůležitější v jakýmkoli oboru.

T: Jak se cítíš mezi tuningáři.

R2: Velká část mých přátel jsou buď autíčkáři, nebo motorkáři, někteří oboje. Myslím si, že na ty klasický srazy, co bývají na parkovištích u Tesca a tak, nepatřím já ani moje auto. Tam jsou většinou lidi, kteří se soustředí na vizáž a soutěživost. Což není něco pro mě. I když jsem soutěživý člověk a chtěl bych mít nejlepší auto na světě. Letos byla v Budějovicích akce Fueltra a tam nebyli ty tradiční tuneři jako u Tesca. To bylo místo, kde jsem se cítil skvěle, tam jsem se cítil jako doma. Byli tam nádherná auta, nádherně natuněná, byl za nimi vidět ten proces, ta stavba toho auta. A každé auto si neslo svůj příběh, nějaké bylo na really nějaké na závody, spousta aut tam bylo na převozkách, protože nemají značky. To bylo něco, kam patřím. Do takového typu tuningu, za kterým je vidět ta práce. Kde má auto čistý motorový prostor, spodek je bez koroze, je krásně naleštěný, nalakovaný. Každý chce auto, který je pěkný na první pohled, ale málo kdo už to auto má v dobrém celkovém stavu, aby vypadalo dobře z každého úhlu. Aby dostalo tu péči, kterou si zaslouží. U lidí, kteří ty auta staví, dají do toho ty peníze, mají všechno zapsané v papírech. To jsou lidi, kteří to dělají pro potěšení, a protože je to baví. Ne proto, aby mohli stát před Tescem a chlubit se podsvícením. Není tam tak velká soutěživost, která by říkala já mám lepší auto než ty. Jsou tam společně, protože je to baví a spojuje.

T: Která fáze procesu tě baví nejvíc?

R2: Nejvíc mě baví ten proces stavby a sledovat co z toho vzniká. Bohužel mě nebaví zjišťovat závady, proč to nefunguje a vydělávat na to. Ale to nebaví nikoho.

T: Myslíš, že když na tom autě takhle pracuješ, že to prohlubuje ten vztah?

R2: Ano. Má pak větší hodnotu, ale jen pro mě. Když řešíš problémy a tuníš, tak se učíš pracovat s tím samotným problémem a jak ho řešit. Když nastane znova už víš, kam

sáhnout. To je pro mě taky důležitý na tom autě. Když se něco rozbije tak vím kam, sáhnout, abych to opravil.

T: Je ještě něco, co bys o tunigu rád řekl?

R2: Ne u každého auta to má cenu.

T: Je tohle něco, čeho zpětně lituješ?

R2: Ne. Nelituju toho. Auto mě naučilo víc, než mě naučila spousta lidí. A dala mi do života mnohem víc než to, že je to jenom auto. Technicky za to to je jenom auto, pro každého člověka, který projde kolem. Ale pro mě ne. Tuning je vášeň, která spojuje určitou skupinu lidí dohromady. Je to koníček jako každý jiný, akorát stojí víc peněz. Ale ty lidi, co tam potkáš, jsou fajn.

### Příloha III: Přepis rozhovoru s Respondentem 3

T: Co tě k tuningu přivedlo?

R3: Vyrůstání s tátou. Od malička mě vedl k autům. Já jsem vyrůstal mezi terénníma autama. Měli jsme doma starého Uaze, teď si koupil Jeep. Teď už s ním moc nejezdím, není čas, dělám si svoje věci. Ale ve směr od táty.

T: Kdy ses tomu začal věnovat ty sám?

R3: S prvním autem. První auto, co jsem si koupil, začali klasický úpravy. Prostě otevřený vzduchový filtr, seřezat to na zem, snížit to. To byli první věci, co jsem dělal. Bylo mi tak devatenáct.

T: Co pro tebe ten tuning vlastně znamená?

R3: Je to pro mě koníček, je to pro mě způsob, jak vypnout, že se v tom můžu hrabat. Že můžu bádát, hledat co mě baví, kde se chytну. Je pro mě nějaký způsob seberozvoje, že si o tom rozvíjím znalosti. Ale hlavně je to pro mě koníček, je to láska.

T: Kolik času bys řekl, že tomu věnuješ?

R3: Přibližně tak pět dní (odpoledne) v týdnu, když přijdu z práce, jdu rovnou do garáže.

T: Máš odhad kolik peněz tě to stálo přibližně?

R3: Teď jsem to dohledával, koukal jsem na stránky, kde nakupuju díly, přes známého. Tak od tohohle ledna tam mám 58 000. A to nepočítám díly, které jsem sháněl z bazoše. Takže jestli v mém Golfu je přibližně 200–300 tisíc za poslední tři roky, co to mám. A nevypadá to tak vůbec. To mě na tom mrzí.

T: Kdybys měl větší budget, dal bys to za to auto?

R3: Určitě. To auto mi za to stojí.

T: Kolik si myslíš, že tě to ještě bude stát, aby to bylo ve stavu, který si přeješ?

R3: Těžko říct. Ty auta nejsou nikdy hotový. O tom to je, ten tuning. Je to progres. Furt jedeš dál a dál hledáš limity toho auta. Jelikož se to nesnažím dělat tak, jak to někteří kluci dělají jako stage 1, stage 2... tuning je pro mě o kreaci. O rozvíjení, hledání, o tom udělat něco, co každý nemá. Odlišit se. Nemít tuctovku.

T: Která část procesu tě nejvíc baví?

R3: Já na tom autě rád pracuji. Hrozně nenávidím hledání problémů, když něco nefunguje. Za to bych to auto podpálil. Ale asi montování... a největší radost mi udělá, když to pak nastartuje a můžu se projet.

T: Jezdíš někam na srazy?

R3: Samozřejmě. Jezdím na Volkswagen Fest, když je tady na Hosíně. Teď nám ho teda zrušili. Jezdím nějaký srazy tady okolo. Na ty prestižnější se jezdím jen podívat, tam mě nezvou. Na to nemám dostatečně hezký auto ještě, ale jednou třeba.

T: Jak na tebe působí ta komunita těch lidí?

R3: Přejde mi to poslední dobou hrozně toxický prostředí, protože už je to víc o tom, že každý přijede a ukáže, kdo umí udělat větší bordel. Já bych si hrozně přál být v nultých letech v devadesátkách, kdy se ty srazy pořádali s tím, že každý přijel ukázat, co na tom mám nového. Co se mu povedlo. Jako opravdu za mě ty auta byly dřív mnohem zajímavější, než jsou teď. Ale abych se vrátil ke komunitě, přijde mi smutný, že se jen ukazuje, kdo umí udělat největší bordel. Byl bych nerad, kdyby se to dostalo do stavu, jako jsou Takeovery v Americe, to se mi opravdu nelíbí. Sejit se někdy na parkovišti je v pohodě, dokud to kluci dělají nějak legálně, dokud se tam ty auta postaví, vyfotí se, pokecají si... v pohodě, nemám s tím problém. Nesouhlasím s tím, že by se nutně musel dělat bordel. Nějaká spálená guma k tomu samozřejmě patří, patří k tomu lišky z výfuku, ale všeho s mírou.

T: Našel sis mezi těmi lidmi nějaký nový přátele?

R3: Paradoxně díky tomu Golfu... to je jedna věc, kvůli který já ho nikdy nechci prodat. Díky tomu autu jsem já našel nejvíc lidí. Dostal jsem se na dílnu, za což jsem neskutečně vděčný. Těch lidí, který jsem díky tomu poznal, je mraky a z toho mám obrovskou radost.

T: Ty se teda děláš věci na autě sám, je něco, co dáváš do servisu?

R3: Kabely. Na to si netroufnu. Teď konkrétně se to zrovna děje, mám dvojkového Golfa, dělám TDI swap. Původně tam byla 1.6 diesel, co je v papírech, teď se tam cpe 1.9 TDI 66kw. Já jsem si ji tam nacpal mechanicky a dal jsem to známému: „Hele, ty ty přestavby děláš, já na ty kabely už ani nesáhnou.“ Už mi na tom jedno auto shořelo, tak už to dělat nebudu. (...)

R3: To na Instagramu? To neshořelo, to byl můj Mercedes combi. To si nikdy neodpustím. Ty devadesátkový Mercedesy, tam byl zákon, že každé auto musí mít něco ekologicky rozložitelného. Většina značek si vybrala interiér, palubovky. A Mercedes si vybral izolaci na kabelech. Snažil jsem se to auto zachránit, předrátovat motorovou kabeláž, kde to dostává na prdel, kvůli těm teplotám. Předrátovat jsem poslední čidlo a auto už nikdy nenaskočilo. To jsem si neodpustil.

T: Ty jsi říkal, že jsi měnil motor, takže jdeš po stránce toho výkonu?

R3: Ano. Teda já mám rád sleepery, miluju sleepery. Mám rád auta, který nevypadají na to, že jedou jako kráva. Už jsem jedno takový měl, to jsem si postavil sám, byl to Seicento Fiátek. Golf je teda trochu agresivní vizuálně, ale pořád to vypadá jako rozpadlá popelnice. Ale chci prostě, aby si lidi na světlech řekli: „Nějakej starej sráč,“ a pak jim ukázat záda. To se mi hrozně líbí.

T: Záleží ti na tom, co si tom autě lidi myslí?

R3: Jo i ne. Je mi jedno, jestli se to někomu nelíbí, udělá mi radost, když se to někomu líbí. Ale když mi někdo řekne: „Ty máš starou mrdku, to tady nemá co dělat,“ nebudu k tomu názoru mít žádnou úctu. Každý si to auto dělá po svém, je na tom nějaký pokrok, a ve chvíli, kdy to přijede na sraz, tak to třeba může být rozestavěný a ten kluk je rád, že to aspoň poskládal, aby tam dojel, že se chce ukázat.

T: Co třeba lidi, co se autům nevěnují?

R3: Ten tuning bývá někdy vidět ve špatném světle. Obzvlášť v době, kdy si každý blbeček koupí nového Bavoráka, jde se s tím točit někam na křižovatku nebo driftovat v provozu. Chci spíš, aby na to ty lidi koukali jako: „Vau, hezký auto.“ Samozřejmě sto lidí, sto chutí... ale dostávat ty auta nuceně ze silnic mi přijde jako špatná cesta.

T: Co si myslíš, že by změnilo jejich názor?

R3: Je to dobrá otázka. Stálo by za to přijet na kvalitnější sraz, než je třeba ten u Tesca. Najít si čas třeba na ten Volkswagen Fest. Tam uvidí ty auta vystavený, uvidí, co do toho lidi dali práce, času, úsilí, co je to stálo. Kde mají prostor si zablblnout na trati na sprintech a nějaký takový legálnější srazy. Když se tam ty lidi přijedou podívat, budou se moct podívat na ty auta, pokecat si s těmi lidmi, tak si myslím, že na to změní názor hodně. Jenom dát těm lidem prostor to vysvětlit.

T: Proč si myslíš, že je to vnímaný tak moc odlišně oproti jiným koníčkům? V čem je to jiný ten tuning?

R3: To je přesně ono, protože produkujeme emise, děláme bordel, pálíme gumy. Co si budeme, děje se to. Ale myslím si, že v tom je to, že to není úplně klidný koníček. Ale že je to o tom, že je to aktivní koníček, potkáváš je mezi sebou. Ale pořád k té komunitě patří ten bordel, tak to lidi vnímají strašně negativně a nevidí za tím ten čas. Hodiny práce, hodiny přemýšlení, vyhledávání, zjišťování. Ale bohužel už ani to se v dnešní době neděje mi přijde. Protože každý přijede s autem, že tam chce čip, že tam chce popcorn. Ale už si tolik kluků nedává tolik práci s tím, udělat to jako starou školu. Já třeba většinu věcí, co zjišťuji na autě, zjišťuji od známých, pročítám starý fóra třeba z roku 2010 i starší a hledám co na to auto pasuje, co na to jde dát jiného, jaký větší brzdy tam můžu dát. To podle mě v dnešní době moc lidí nedělá. Proto říkám, že by se mi líbili ty devadesátky, kde si ty lidi dělali doma svoje lamináty. Dělali si na to nárazníky, křídla, spoilery, obrovský repráky. Hrozně mě mrzí, že se vytratil druh tuningu na audio závody. Kdy každý tam narval, co nejvíc repráků tam šlo, dal si s tím práci s tím zapojením, shořeli mu dvě tři auta, než to vyladil. Ale pak to bylo auto, který hrálo na kilometry daleko, ale čistě a krásně.

T: Dřív asi nebyla ani taková dostupnost, těch aut a dílů a lidi ani neměli na výběr.

R3: Rozhodně. Protože lidi to teď nemusí hledat. Dřív prostě co sis nekoupila, to sis musela vyrobit. Teď je to jednodušší.

T: Ty jsi říkal, že je to pro tebe i způsob sebevyjádření. Řekl bys, že to auto je tvá vizitka?

R3: Rozhodně ho tak беру. To auto беру, že většinou je ve stejném fyzickém stavu, jako já jsem mentálně. To znamená, že čím zdravější já jsem mentálně, tím víc času mám pustit se do toho auta, tím víc mě to nakopne. Když se cítím na nic, nechce se mi na tom dělat, přiznávám to. Ale když mám dobrý období, dobrou náladu, pustím se do toho s chutí, a to auto dělám, aby vypadalo a dělalo radost.

T: Jaký máš k tomu autu vlastně vztah?

R3: Velice kontroverzní, ale to auto je pro mě víc než jakýkoli člověk na světě. Bylo tady pro mě, když se na mě vysrali kamarádi, bylo tu pro mě, když se na mě vysrala holka. Když mi holka zlomila srdce, ublížila mi. Když mě kamarádi odepsali, ublížili mi. To

auto tady bylo, nastartovalo, mohl jsem se projet. A to já mu dlužím. To mu strašně dlužím.

T: Myslíš, že tě tuning nějak změnil nebo ovlivnil jako člověka? Přineslo ti to něco do života?

R3: Myslím si, že jo. Že mi to dalo nový pohled na svůj život mentálně. Když dám blbý příklad. Opravíš auto, můžeš se s ním jít svézt, udělá ti to radost. To, co dáváš, se ti vrátí vždycky. Když se budeš k lidem chovat hezky, budeš jim dávat tu radost a štěstí, dřív nebo později se ti to vrátí. Nemusí nutně hned, ale věřím v tomhle v karmu, že funguje, když něco dáš, to samé se ti vrátí. Když do toho auta budeš mlátit, budeš kopat, budeš ho nesnášet, ono nepojede, nebude fungovat. Když si dáš tu práci udělat pro něj to dobrý, ono bude fungovat. To samý platí s lidmi, se vším.

T: Asi na to musíš mít i hodně trpělivosti?

R3: Ano zahrnuje to hodně trpělivosti. Chce to zkoušet, zkoušet a když to nejde zkoušet dál. Hledat jinde, zkoušet víc, ptát se lidí.

T: Ty jsi zmiňoval několik aut, kolik ti jich vlastně prošlo pod rukama?

R3: To jsem počítal. Já mám hrozně divný seznam aut, co jsem vlastnil, co jsem řídil. Když budu počítat auta, který jsem tunil. Dvě Twinga jedničkový. Pak přišlo Seicento, to byl velký zlom, protože to bylo první auto, kde jsem si měnil motor za silnější, kde jsem se věnoval i nějakým větším úpravám, snižovala se hlava, dávala se tam větší klapka na sání, nebo otevřený sání, jsem řešil. To auto jsem pak prodal, koupil jsem si ho zpátky po asi roce a půl, pak jsem ho znova prodal a od té doby o něm nevím. To bylo první auto, který mě tak nějak dostalo do větších úprav, kde jsem se hrabal i v motoru. Na tom byli i větší brzdy, podvozek, výfuk. Pak přišel Golf. Od Golfa to bylo takový divný, protože jsem měl i takový boční auta, kdy jsem se Golfa snažil udržet a ty jsem nějak moc netunil. Zasekl jsem se u toho Golfíka. Ale myslím, že nějakých osm až deset aut mi prošlo pod rukama za pět let, co mám papíry.

T: A vidíš, tam něco, co bys udělal jinak, nebo čeho lituješ?

R3: Lituji, neodpustil jsem si to do teď, neodpustím si to nikdy. A je to ten můj Mercedes prokletý. Protože jsem v tu dobu neměl vědomosti, který mám dneska, že ten motorový svazek, který jsem se snažil marně opravit, tak jde koupit celý nový za 17 tisíc. Což kdybych si ušetřil ty dva týdny čistý práce, co jsem strávil na těch kabelech, že jsem si vzal v práci dva týdny dovolenou a každý den jsem od osmi ráno do desíti večer jsem tahal kabely. Kdybych si to ušetřil, šel radši makat, vydělal jsem si ty peníze, koupil jsem si ten svazek, tak to mám mnohem jednodušší, a to auto do dneška třeba mám. To je chyba, kterou si neodpustím. Je v plánu si ten mercedes koupit zpátky. Vím, kde je, vím, kdo ho má a chci ho. Chci ho zpátky, chci ho dodělat, chci to tomu autu splatit. Štve mě, že jsem to nedokončil. To bylo auto, kterého je třeba jen 30 kusů si myslím v té variantě, co jsem měl já. 2.8 benzín šestiválec v automatu se zapsaným manuálem, kompletně kožené sedačky, kombík, samosvorný diferenciál, vyhřívané přední sedačky, sportlinový pocket, čtyři okna v elektrice, elektrický šíbr, klimatizace, tempomat. Nevím, co všechno. Plná palba, co na to šla dát v té době. A já jsem ho koupil za levno, prodal jsem ho s nějakým výdělkem, ale pořád si to neodpustím.

T: Máš nějaké vysněné auto?

R3: Moje vysněné auto jako takové je staré Porsche 911 generace 964. Ani nepotřebuji turbo, stačí mi atmosféra, ale chci prostě klasický Porsche, to jsou úžasné auta. Ale jinak vysněné auto v mém životě, které si můžu dovolit, tak je můj golf. Toho bych za nic nevyměnil v životě.

T: A stav, do kterého bys ho chtěl dostat?

R3: Spíš, aby když se na to lidi kouknou z venku tak si řekli „Vau“, aby jim padla držka. To je celý, víc od toho auta nechci.

R3: Já toho Golfa znám do posledního šroubku, já jsem ho měl rozebraný a složený tolikrát. Jenom za tu dobu, co ho mám je tam třetí motor, co jsem si tam sám dával. Kompletně jsem na tom vyměnil podvozek, brzdy, nějaký vyvažování samozřejmě proběhlo, interiér jsem kolikrát rozebraný. Fakt jako do šroubku to auto znám, vím přesně který kam patří, vím přesně jak nastavit podvozek a jak to udělat, aby to fungovalo to auto a jaký úpravy tam padnou, co tam jde namontovat ze kterého auta. Je to auto mojí volby.

T: Prohloubilo to ten vztah s tím autem?

R3: Samozřejmě. Já každý auto, do nějakého roku беру jako osobnost. Beru, že to je ne úplně člověk, ale živoucí bytost. Má to svoje myšlení, má to svoji hlavu. A podle toho se k tomu autu i chovám. Říkám do určitého roku, protože auta po roce 2005 mi přijdou prostě tupý. Přijde mi to jako, že tam člověk sedí jako ovladač, ne jako řidič. Že jenom určuje, kterým směrem a rychle to auto pojede, ale o tomhle podle mě ty auta nejsou. Já mám rád v autě surovost a když je to mechanický, když to nepřemýšlí za mě počítačově. Když fakt jako já jsem tam potřebný článek k tomu, aby to auto někam došlo. Že do toho nesedne každý, ale musí trochu něco vědět o těch autech, vědět, jak to funguje. Jak šlápnout na plyn, jak šlápnout na brzdou.

T: Je tohle i důvod proč sis vybral jednodušší auto jako je golf?

R3: Určitě. Hlavně teda peníze, přiznávám. Na nový auto nemám peníze. Ale to starý auto, já pro to mám cit. Mně se to líbí, já to rád udržuji, rád řídím, o tom to je pro mě. Starý německý auta jsou pro mě srdcovky.

T: Napadá tě ještě něco, co bys o tuningu chtěl říct?

R3: Ať to ty lidi dělají ze srdce. Je to samozřejmě o tom předvádění, ale ať to není toxický. Ať to lidi dělají z lásky k autům. Mějte cit k autům, ať se to nevytratí. Nový auta jsou super, já nikoho nesoudím, jen můj osobní názor je, že starý auta jsou lepší. Je spousta nových aut, ve kterých bych se rád svezl, ale přijde mi, že to umírá poslední dobou. I k tomu tuningu ať jsou lidi trochu kreativní. Ať si lidi jenom neplácají stage, čipy, blbosti, ale ať si hledají, jak tomu autu zvednou výkon mechanicky, ať si hledají, co se s motorem dá dělat jiného než tam jen nahrát písnička na notebooku. Ať si hledají, jaké se tam dají dát nárazníky, jak se dá pracovat s laminátem, jak pracovat s lepidly. Aby si lidi na tom autě vyhráli.

R3: A ještě co bych rád řekl, co k tomu lidi vede. Je to i nějaká psychická bolest, když to tak řeknu. Lidi to používají jako vyrovnání se stresem, s nějakou bolestí. Přesně pak

vznikají ty situace, kdy ty mladý kluci lítají 200 km/h po okreskách. A v tu chvíli jsou úplně nejšťastnější, ani to nemusí být tak rychle, stačí 100-130 km/h a v tu chvíli není v té hlavě bordel, křik z domova, řev od táty, slzy od holky, ale vypne to. V tom je podle mě ta krása v tom autě. Nastartuješ, slyšíš jen řev motoru, cítíš každý pohyb tlumiče, kola, jak se to celé uvádí do nějakého pohybu, v tu chvíli ten člověk zvládne v tom autě vypnout. Moc lidí to neumí, ale lidí, co se o ty auta zajímají se umí dostat do takového autíčkářského tranzu. Že jim to v tu chvíli vypne, jedou a nic nevnímají. Jenom cestu, auto, hudbu a víc je nezajímá. V tom je to krásný, protože se dokážu odreagovat, zvládnou vypnout, nad ničím nepřemýšlet, čistá hlava. Je to jako terapie. I ten nával adrenalinu z té rychlosti z dobře projeté zatáčky, že se to škubne bokem úplně nahradí veškeré myšlenky a stres v hlavě.

T: Řekl bys něco lidem, kteří se tomu nevěnují?

R3: Samozřejmě legislativa nás omezuje, ale ať si ti lidi najdou čas dát těm autíčkářům prostor, nechat je se vyjádřit, proč to dělají, vyslechnout si je. A to je asi celý, víc toho není. Nechat si to vysvětlit. Samozřejmě každý vidí, že lidi lítají jako hovada po silnici. Ačkoliv emoce za volant nepatří, protože pak to dělá špatný věci, bouračky. Ale pochopte toho kluka, který jede sám v noci, že se chce projet. Stačí se projet v noci po okreskách a člověk se vrátí domů s klidnou hlavou. Ne terapeuti, ne sezení, ale zvládne to ze sebe vymáčkout tímhle style. On se projede, dojede domů, tam si chvíli posedí v autě a pak půjde spát. Už jen to, že ten kluk se může zavřít do té garáže je hrozná svoboda. Já mám kolem sebe kluky, kteří by prosili, aby mohli mít garáž, kam se můžou zavřít se svým autem. Já mám to privilegium, že jsem tuhle možnost dostal od kamaráda a že mu za to nic nemusím platit. Jsem mu za to strašně vděčný. Už jenom to, že si tam můžu večer sednout, zatopit si, hrabat se v tom, štrachat se v tom, tak to je pro mě strašný uvolnění stresu. Nechci, aby to znělo, že auta jsou jenom že od něčeho utíkáme, ale hraje to tam obrovskou část. Ale je to i o tom, že je to koníček, je to láska. Rád bych zmínil člověka, který to dělá s tímhle. Je to Marek Zábranský. Staví čtyřkového golfa v naftě TDI, ale dělá tam kompletně ruční práci, navařoval si na to rozšířené blatníky, které si sám udělal. Narval tam jiný zrcátka, který tam nepatří, ale donutil je tam pasovat. Je to jedno z mála čistých aut. Těším se, až ho uvidím na nějakým srazu. Sleduji ho čtyři roky, co to staví.

R3: Ještě bych se vrátil k první otázce, co mě k tomu dotáhlo. První automobilový seriál, který jsem kdy viděl Americký Road Kill. Ten pořad zrušili, je o amerických autech, kteří přijedou na vrakáč, vyberou si tam starého Forda Galaxi, nebo nějaký starý ameriky, na tom vrakáči ho zprovozní z dílů, co tam najdou a odjíždí s tím a jedou s tím třeba 800 mil roadtrip. To mě k tomu dovedlo tenkrát. Zprovozňovat tyhle starý auta, dávat je do pucu. I když oni to teda nikdy neměli v extra hezkým stavu. Ale je to to, co mě baví, co mě k tomu přivedlo.

R3: Pak mě k tomu tlačí kamarádi. Důvod proč já jezdím na srazy s autama je chytat inspiraci, pokecat si s lidmi, poznat nové lidi. Ale zase je nechci poznávat, když tam vidím to, co udělá každý. Když tam vidím jedničkovou Octávii v naftě na rouře, tak mě to úplně neláká tolik, jako když tam uvidím hezky udělaný na čisto postavený auto. Mám rád věci, co jsou jak vzhledový, tak funkční. Na mém golfu sehnal jsme si z transportéru T4 nádech, který mají na pravém blatníku. Na to stejný místo jsem ho navařil na svůj Golfu a za tím mám schovaný vzduchový filtr, takže si to odtud saje studený vzduch. Je

to hezký, z venku to vypadá dobře a je to funkční. Tohle mám rád na těch autech, kdyby po tom ty lidi koukali, viděli to. Je to malý detail, kterého si netrénované oko nevšimne. Ale když se přesně zaměříš na tyhle drobnosti, tak to je fajn, když si s tím někdo dá tu práci, udělat to na autě.

T: Ale kluci v tomhle mladým věku na tohle často vlastně peníze nemají na tyhle věci.

R3: Na druhou stranu, když to tak vezmu, třeba ten čtyřkovej Golf je skvělá platforma na začátek, je to skvělý auto na tuning, kdy se s tím dá hrát, jak softwarově, tak hardwarově, dají se na to udělat nárazníky do R32 vzhledu, jde to udělat hezky to auto a je to pěkná levná platforma. Já chápu, že si to ty kluci kupují. Chápu, že ne každý má peníze hned na velký turbo, na intercooler, na to, aby tam naházel 300 koní, chápu to. Ale stačí vzít čtyřkového golfa, pošetřit si pár měsíců, koupit na něj hezký kola, snížit to a je úplně jiné auto a stačí to. Lidi se za tím budou otáčet, bude to vypadat hezky na srazu a nebude to rezavá popelnice. Je to pro mě smysluplnější než tam cpát holou rouru. Tohle mnohem radši uvidím na srazech než holý trubky, načipovný, nahulený. Budu radši, když to budou lidi dělat takhle. Chápu, že každý má jiný vkus, někdo to má jenom na dojetí, že to koupil za 5 tisíc, taky jsem měl takový. Já jsem zatím nekoupil auto za víc než 25 tisíc.

T: To je zajímavý, že koupíš takhle levný auto a pak do toho vložíš tolik peněz.

R3: Mně ta cesta dává víc než si to auto koupit hotový. Mám rád ten pokrok. Můžeš oponovat, že za ty peníze, co jsi do toho nasypal, můžeš koupit Ferrari, ale když mi tohle někdo řekne, tak se ptám, kde je tvoje Ferrari. Dají se koupit lepší auta za hezčí peníze, ale za mě je to o té cestě, cesta je cíl v tomhle. Chápu, že ne každý má prostor si s tím hrát, ale spousta bolt-on úprav, který nasadíš a vypadá to líp. Lepší, než tam za každou cenu budu cpát něco co je custom, ale nebude to vypadat tak jak má. Chce to najít rovnováhu, co je dobrý, co ne, co na tom vypadá dobře, co ne. Je fajn hledat rovnováhu. Taky děláme levný úpravy.

## Příloha IV: Přepis rozhovoru s Respondentem 4

T: Jak ses k tuningu dostal?

R4: Přes kamarády. Začal jsme se stýkat s kamarády, jezdili jsme na motorkách, pak jsme se dostali k autům, a tak nějak se vyvrbilo, že jsme se začali bavit. Že by to chtělo lepší výfuk, tyhle kola by na tom byli pěkný, taková klasika.

T: Jak dlouho se tomu věnuješ?

R4: Přibližně 5-7 let. S prvním autem, vlastně i s první motorkou. Tam jsem odřezával originální výfuk a dával tam jinou koncovku.

T: Máš odhad, kolik času tomu věnuješ?

R4: Poslední dobou skoro vůbec. Soustředil jsem se hlavně na to si předělat dílnu podle svých představ. Moje dílna byla stará stodola, kde byli krávy, podlaha byla jen ušlapaná hlína. Takže jsem se věnoval teď hlavně tomuhle, abych se tomu mohl věnovat pořádně. Mám v plánu se po novém roce zase začít plně věnovat tuningu, mám vymyšlený úpravy, už jsem si našel i díly a lidi, kteří dělají legální tuning.

T: Jaká stránka tuningu je pro tebe důležitá?

R4: Já jdu hlavně po vzhledu. Nechci, aby auto mělo 400 koní a každý týden bylo něco rozbitý. Chci, aby to dobře vypadalo, když někde pojedu, někdo se za tím otočí, to mi udělá radost. Zároveň, aby to trochu znělo, aby to nebylo nakopaný jako prase, ale ať to hezky vypadá, hezky zní. Ať je hezký se na tom povozit.

T: Kolik peněz bys tak řekl, že jsi zatím obětoval tuningu, když nepočítáme, že jsi předělával dílnu.

R4: Řekl bych, že takových 100–200 tisíc budu. Plus mám plány na tuning, tam budu tak za dalších 140 tisíc, když to vyjde všechno dobře. Moje první auto byl Golf čtvrté generace, tam jsem dělal nárazník, měnil se výfuk, tlumiče, ztmavení oken, koupil jsem na to kola za 12tisíc. Teď jsem si koupil nové auto, sáhnul jsem do úplně jiného soudku. Koupil jsem Volvo S80 druhé generace. Vybral jsem si třílitrový benzínový motor, takže to je auto, co má vír v nádrži. Na tom plánuji dělat tuning typu OIM+. To je v podstatě lepší než originál. Protože výrobci si nemůžou dovolit dát ten nejkvalitnější materiál, aby to nebylo extra drahý a aby to vyhovělo všem. Takže se snažím hledat to nejlepší a nejkvalitnější.

T: Co pro tebe tuning znamená?

R4: Já bych řekl, že je to v podstatě umění, je to pro mě sebevyjádření. Někdo maluje, někdo sprejuje v ulicích. To auto je v podstatě to stejný. Čistý plátno, na kterém se dá vyřadit, vyjádřit, je to na každém. Každý se může udělat auto, jak chce. Pro mě je to prostě srdcovka. Vidím někde pěkný auto, tak si říkám ty jo tomu by slušeli tyhle kola a už si to představuji, myslím na to skoro furt. Pak je to auto jedinečný. Rád se podívám za pěkným autem, když je to hezky upravený, je radost se na to podívat.

T: Která část toho procesu tě baví nejvíc?

R4: Pracovat na tom je občas o nervy, ale je to součást té zábavy. Je to horská dráha emocí. Nejdřív se těším, že to bude znít skvěle, vypadat ještě líp. Pak se dostanu k té instalaci, přijde hromada problémů a mám chuť se na to vykašlat. Ale když se to povede, podívám se na to z dálky, řeknu si, že je to úžasný. Nejvíc mě baví, když je to hotový a vidím práci, kterou jsem do toho vložil. Je na tom hodně vidět, jestli si s tím člověk dá záležet, nebo to udělá narychlo, jen aby to nějak bylo. Na tom autě je to neskutečně moc poznat.

T: Prohloubí to vztah k autu?

R4: Určitě. Když si sednu do auta, který není moje, tak to беру jako autobus. Nějak tu jízdu přežiju. Když si sednu do svého auta, mám všechno nastavený, mám všechno tak, jak se mi to líbí, tak je to prostě jiný. Není nejdůležitější ten cíl, někam dojet, ale že si užiju tu cestu. Není to fakt jen přeprava z místa A do místa B. Často se rád jezdím projet jen tak. Kolikrát, když nemůžu usnout, vezmu si ve dvě ráno klíče, sednu do auta a dvě nebo tři hodinky jezdím po okolí. Zkousím si někde nějaký kraviny, sem tam si to přišlápnu. Pak přijedu domů, mám lepší náladu a můžu v klidu usnout. Když vím, že někdo nespí, můžu mu napsat, můžeme se sejít, pokecat, většinou kecáme o autech. Někdy se jedeme projet společně. To je taky skvělý čištění hlavy.

T: Takže máš kamarády, kteří se taky věnují tuningu?

R4: Ano většina mých přátel se věnují tuningu. Já sice nejsem žádný profesionál, ale mám kolem sebe spousta lidí, kteří tu vášně se mnou sdílí.

T: Pracujete na autech společně, nebo radši každý sám?

R4: Já jsem trochu asociální, takže většinou pracuji spíš sám, ale když se někdo za mnou staví na dílně, nebo mi někdo zavolá o pomoc, tak není problém. Ale nejradši jsem sám, poslouchám písničky anebo s přítelkyní.

T: Jezdíš i na nějaké tuning srazy, nebo závody?

R4: Já jsem se na nějaký velký sraz ještě moc nedostal. Ale určitě bych se tam někdy chtěl podívat, ukázat se. Ale je mi blbý jet s tím autem, které mám teď v tomhle stavu. Chci na něm ještě hodně pracovat, než ho někde ukážu.

T: Jak vnímáš tu komunitu?

R4: Z devadesátipěti procent jsou to milý lidi, kteří rádi pomůžou. Najde se pár případů, kteří na všechno jen nadávají a kritizují. Ale z mého pohledu je ta komunita je ve většině případů moc fajn.

T: Jak vnímáš názor ostatních lidí?

R4: Dělá mi dobře, když přijedu na parkoviště, všímám si svých věcí a najednou přijde klučina, který mi to auto pochválí. To mě zahřeje. Rád si pokecám. Pak se najdou i takoví, kteří to shazují. Říkají mi, že to dělám špatně, tohle má být jinak, tak mě to nezajímá. Nech mě být.

T: Dokázal bys popsat vztah ke svému autu?

R4: Já bych ho popsal jako skvělého partáka, který má i svou lidskou stránku. Ne vždycky dělá to, co chceš. Není to jen stroj, ale další osobnost. Já v každém autě vidím jinou

osobnost. Golf je takový pohodář. Volvo je týpek na úrovni, který ti dokáže vyrazit dech, tím, co umí.

T: Řekl bys, že výběr toho auta odráží tebe samotného.

R4: Každé tuner má svou vlastní osobnost, podle které si vybírá auta. Já mám rád pohodlí. Nemám rád urachtaný plechovky těsně před koncem života. Já mám rád pohodu, vyhřívaný kožený sedačky. Každý si auto vybírá podle sebe, které k němu pasuje. To je nějaká intuice.

T: Myslíš, že tuning souvisí s tím, jaký jsi člověk a s tvým životním stylem?

R4: Tuning je životní styl pro hodně lidí. Znáám hodně lidí, kteří pošlou půlku výplaty do auta a pak nemají pomalu co jíst. Život to ovlivní. Radši, než za holkou se otočím za autem. Kamarádi si ze mě dělají srandu, že na dálku po sluchu poznám auto, podle motoru. Občas to tak je. Ovlivní to člověka, ale neřekl bych, že špatně. Spíš to člověku otevře nové obzory.

T: Co je pro tebe při tuningu nejdůležitější?

R4: To sebevyjádření, a tak trochu svoboda. Taky je to něco, co si v dnešní době můžu dovolit. Nemyslím si, že bych si dokázal našetřit na vlastní barák. Tohle je v podstatě jediná má vlastní věc, kterou si můžu dovolit. Můžu si zajít na párty, ale radši si zalezu k autu. I běžnou údržbu auta беру jako dobře strávený čas. Strašně rád o to auto pečuji. Mám radost, když vysaju koberce, umyju ho. Dělá mi to radost, když se o to můžu postarat. Dává mi to pocit jako bych se staral sám o sebe. Je to pro mě jako má druhá polovina. Teď jsem měnil chladicí kapalinu, a i když to bylo zdoluhavý, tak to bylo příjemný.

T: Máš pocit, že tě tuning nějak změnil? Změnilo tě to nějak?

R4: Přineslo mi to takový zvláštní sebevědomí. Vím, že na tom autě něco dokážu. Umím víc než někteří jiní lidé. Když to opravím, jsme na sebe pak pyšný. Když na mě vyskočí nějaká kontrolka, hledám, kde by mohl být problém. Ale když se to vyřeší, ta kontrolka zhasne, tak je to neskutečně dobrý a uspokojivý pocit. Každý mi může říct, najdi si to na internetu, ale ono na tom internetu je pár dobrých rad, ale pak je tak třikrát tolik věcí, který ti to auto víc pokazí. Ale taky je to občas těžký, člověk musí hodně pátrat, aby si s tím autem něco neprovedl. Člověk se vlastně pořád vzdělává a rozvíjí. Občas se dostanu k návodům, jak dělat věci, které ani nepotřebuji, protože mě to prostě zajímá. Začalo to motorkami, pak auty, teď už mám znalosti větší, než mi dala škola.

T: Máš nějaký cíl, nebo vysněné auto?

R4: Chtěl bych si dodělat tohle Volvo tak, abych s ním byl spokojený, aby na tom nic nechybělo. Moje vysněné auto je Nissan GTR-R35. To je nádherná mašina. Chtěl bych se v tom vozit každý den na nákupy, do práce. Nejspíš by mě to sežralo, protože to má spotřebu přes 20litrů/100km, ale myslím, že by to za to stálo.

T: Kolik času a peněz budeš potřebovat, abys to auto dostal do ideálního stavu?

R4: Jestli se tam někdy dostanu nevím. Bojím se že ne. Abych si našetřil na všechny díly, koupil je a dal je tam, bude to práce ještě aspoň na dva roky. Mám v plánu úpravy za

140tisíc a tím jsem ještě neskončil. Je to ještě spousta hledání, spousta proměnných. Občas se stane, že přestanou vyrábět potřebné díly a špatně se shánějí.

T: Kdybys měl víc času a peněz, chtěl by ses tuningu věnovat víc?

R4: Stoprocentně. O tom nepochybuji. Teď mě mrzí, že jsem pozadu, protože jsem předělával tu dílnu, abych měl zámezí, kde to můžu dělat pořádně. Ale chtěl bych se tomu začít věnovat na plno. Je to moje vášeň a zábava. Chtěl bych začít podnikat v rámci těch aut, ale zatím se bojím. Uvidím, jak na tom budu třeba za 3–5 let.

T: To je asi především otázka financí?

R4: Ve 23 letech je to ještě trochu složitější. Když jsem byl student a měl jsem živit auto. Chodil jsem po brigádách, abych si vydělal aspoň na benzín. Tím autem jsem rozvážel pizzu, z těch peněz jsem si zaplatil nádrž, zbytek jsem šetřil na další díly. Teď už vydělávám víc, ale v podstatě je to pořád stejný. Stejně jde většina peněz do vybavení dílny. Teď jsem dal přes 70 tisíc jen za beton. Mám v plánu koupit zvedák, který stojí 30–70 tisíc. K tomu potřebuji přezouvačku, vyvažovačku. Jenom základní vybavení mě vyjde na dalších 120 tisíc. To je holý základ, to nemluvím o diagnostice, nářadí. Když chce mít člověk svoji dílnu, tak je to ohromně nákladný.

T: V čem si myslíš, že je tuning jiný oproti jiným koníčkům?

R4: Tuning je v podstatě stejný jako jakýkoli jiný koníček. Pokud tě to baví a máš k tomu tu lásku, dává ti to ten správný dopamin, je to stejný. V čem by to mohlo být jiné? Přijdeš odpoledne z práce a do noci sedíš v dílně, děláš na tom autě. Je to jako začátek nového vztahu. Seš do toho auta zamilovaná. To je na tom to krásný. Ráno vylezeš ven a vidíš, jak stojí před barákem, vidíš, jak se na tebe to auto usmívá. Vidíš v něm jeho osobnost, kterou třeba ostatní nevidí. Má to svoje kouzlo.

T: Co bys řekl ostatním tunérům, kdybys měl tu možnost?

R4: Je spousta typů tuningu. Někdo jde čistě prostě jen po výkonu, na sprinty, to je pro mě irrelevantní. Pak jsou driftáky. To vypadá zajímavě, to se mi líbí. Ale asi na to ještě nemám odvahu, abych se rozjel 120 proti zdi a zatáhl ruční brzdu. Každý auto má potenciál být lepší, než je. A pořád je co zlepšovat. Vykašlal bych se na názory ostatních. Je to tvoje auto a ty si to dělej tak, jak se ti to líbí, aby ti to dávalo smysl.

R4: Jestli se můžu vrátit k tomu OIM+, tak v podstatě každý, kdo začíná s tuningem, začíná na nějakým starším autě. Po tom, co si koupíš nový kola, nové světla, nové nárazníky, tak se vrhneš do motoru, větší turbo, čipy. No a pak přijde interiér, vyndavací volant je klasika. Někteří si koupí recaro sedačky, což jsou sportovní sedačky, co tě drží na místě. Já se právě zaměřuji na to OIM+. Protože nepotřebuješ závodní sedačky na to, abys dojela pro rohličky. Řekl bych, že je to ten funkční tuning, tuning s rozumem. Upravíš si to auto tak, aby ti sedělo co nejlíp, ale tak, aby to nebylo přehnaný na každodenní provoz. Jdu spíš cestou pohodlí, praktičnosti a spolehlivosti. Ale pořád tak, abych si to užil.

## Příloha V: Přepis rozhovoru s Respondentem 5

T: Jak ses k tuningu vlastně dostal?

R5: Tak nějak mě to provází od mala. Vždycky se mi líbily auta, co vypadaly jinak než ty běžný na ulici. Hodně mě ovlivnily filmy jako Rychle a zběsile a taky hry na kompu, Need for Speed a tak. Tak jsem se rozhodl studovat automechanika, takže k tomu mám blízko i ve škole. Je to prostě svět, kterej mě baví, a čím víc o tom vím, tím víc mě to láká. Vlastně o tom přemýšlím skoro pořád.

T: Jak dlouho se tomu věnuješ aktivně?

R5: Aktivně v podstatě teprve začínám, protože mám čerstvě papíry i první auto, takže si ten pocit svobody za volantem vlastně ještě pořád užívám jako novinku. Ale zajímám se o to teoreticky už roky. Koukám na videa, filmy, sleduju různé projekty na internetu, a hlavně jezdím na srazy. Chci se naučit pořádně jezdit a ovládat to auto ve všech situacích. Nechci být ten typ, co má silný auto, ale neumí s ním nic udělat. Pak až si budu moct koupit a upravit driftáka, budu mít náskok. Takže teď je to hodně o teorii a o tom, co odkoukám jinde. Beru to jako takovou přípravu na to, co přijde.

T: Ty studuješ automechanika. Pomáhá ti ta škola v tom, jak o tuningu přemýšlíš?

R5: Určitě. Škola mi dala naprostý základy a přehled, jak to spolu všechno funguje. Dává mi to ten technický background, abych nebyl ten typ tunera, co si koupí uříznutý pružiny na bazoši, namontuje to tam špatně a myslí si, jak je to cool, přitom mu to v první zatáčce odskočí. Díky škole chápu geometrii a co se děje s nápravou, když to auto pošlu k zemi. Ale v garáži je to úplně jinej svět, tam končí nuda a začíná kreativita. Ve škole se učíme, jak auto opravit do továrního stavu, aby splňovalo tabulky, já se ale doma učím, jak ho udělat lepším, než ho v té továrně inženýři vymysleli. Trávím večery tím, že si vyhledávám technický listy různých dílů. Třeba zjišťuju, z čeho všeho pasují brzdy na můj model, abych nemusel kupovat předražený sady, ale složil si to z lepších sériových dílů. Moje máma si sice myslí, že jenom čumím do mobilu, ale já přitom na internetu pročítám příspěvky v angličtině od kluků z Japonska nebo z Ameriky, co ty auta dělají i desítky let. Chci vědět o každém šroubku. Chci být ten mechanik, co jenom nemění olej, ale co tomu autu rozumí tak, že slyší i sebemenší nesmysl v chodu motoru.

T: Tuning je docela drahý koníček, obzvlášť pro studenta. Jak to vlastně zvládáš finančně?

R5: Na rovinu? Je to hrozný boj. Jelikož jsem student, tak je to s penězma fakt těžký. Na brigádu moc času nemám. Taký chci trávit čas s kámošema a skloubit to všechno dohromady jde blbě. Skoro všechny peníze, co mám, utratím za a benzín, abych mohl vůbec jezdit. Když jsem si chtěl koupit pěkný kola, šetřil jsem na ně skoro půl roku. Fakt jsem neutrácel za nic jinýho, žádný párty s kámošema, žádný zbytečnosti. Kolikrát jsem si ani nekoupil svačinu, i když jsem měl hlad, jen abych si to mohl dát stranou. A když jsem je pak konečně nasadil, ten pocit byl nepopsatelný. Stálo to za to. Hned to auto vypadá o dvě třídy líp. Každý ráno, když jdu k autu a vidím, jak se na těch kolech odráží slunce, tak si řeknu: Jo, tohle je ten začátek!

T: Jaký další úpravy máš na autě?

R5: Zatím jednom drobnosti no. Hlavně vizuál. Kola, světla, zatmavený okna, vyměnil jsem ručku a řadičku. Trošku si s tím hraju, aby to vypadalo líp. Ale už přesně vím, co dalšího bych tam chtěl dělat a mám to naplánovaný. Větší investice mě čeká s podvozkem, komplet brzdy, tlumiče...Chtěl bych si z toho postavit driftáka. Dát to pak i do laku a tak. Ale to je ještě budoucnost.

T: Ty jsi říkal, že jezdíš na nějaký srazy. Mohl bys mi o tom říct víc?

R5: Pro mě je to úplně super, je to v podstatě svět sám pro sebe. Když tam přijedu, je to hroznej mix pocitů. Na jednu stranu cítím takovou tu zdravou závist, ale v dobrým slova smyslu. Většinou tam dorazím v tom svém obyčejným autě, zaparkuju radši někde v rohu, aby to nebylo moc vidět, a jdu pěšky mezi ty největší leštěny. Procházím kolem nich a v hlavě mi běží úplnej rentgen. Koukám, jak mají vytažený blatníky, jaký zvolili velikost kol, jak mají vyřešený fitment, aby to lícovalo. Úplně mě fascinuje ta čistota, když někdo otevře kapotu a ten motorovej prostor vypadá líp než můj obývací. Taky bych tam jednou chtěl takhle vystavovat svoje auto.

R5: Strávím tam klidně i několik hodin, kdy si jen povídám s lidma a snažím se naučit nový věci. Někdy si u nějakýho auta dřepnu a fakt deset minut studuju jenom to, jak je udělanej podvozek. Ti kluci, co to stavěli, to na mně poznají. Vidí, že nejsem jenom čumil, co se chce vyfotit na Instagram, ale že mě fakt zajímá, jak to funguje. Lidi jsou tam moc hodný a rádi mi všechno vysvětlí. Přijdou mi jako super parta, do který bych chtěl jednou patřit. Jsou to pro mě vzory v tom, co všechno dokážou na těch autech postavit, a cítím se tam mezi svýma. Jednou jsem takhle potkal skvělýho chlapa. Mohlo mu být kolem čtyřiceti a měl tam nádherně postavenou E30. Žádněj nablejskanej showcar, ale funkční závod'ák. Stál jsem u toho a asi půl hodiny jsem jenom zíral na to, jak má vyřešený detaily. On si toho všiml a místo toho, aby mě odbyl, se mě normálně zeptal, jestli taky stavím svoje auto. Začali jsme si povídat a on mi vysvětlil věci ohledně nápravy, o kterých nám ve škole řekli jenom naprostý základy. Ukazoval mi, jak si sám upravoval ramena, aby měl větší rejdy. Pak mi ještě ukázal, jak má zapojenou hydraulickou ručku, aby to netrhalo hadice, a dal mi pár tipů, na co si dát u mýho motoru bacha. Nakonec mě nechal si i sednout dovnitř. Jak jsem chytil ten volant a zapadl do těch skořepinových sedaček, úplně mě to pohltilo. V tu chvíli jsem věděl, že tohle je přesně to, co v životě chci. Domů pak jedu úplně nabitej energií a motivací, i když vím, že mě ráno čeká vstávání do školy a v kapse mám prázdnou peněženku.

T: Co na to říkají ostatní mimo komunitu?

R5: No, to je trochu složitější. Mojí mamce se to moc nelíbí. Má o mě strach. Ale nechápe, že mě to dělá šťastným a snažím dělat všechno bezpečně. Když trénuju, tak na prázdných parkovištích v noci, abych nikoho neohrozil. Když se chci vyblbnout, tak jen tam, kde to znám a dělám všechno pro to, aby se nic nestalo. Nechci to auto rozstřelit, moc si ho vážím. Ale jinak je to v pohodě. Kamarádi jsou rádi, když je vezmu projet, nebo když můžeme někam vyrazit.

T: Co pro tebe tuning znamená?

R5: Je to pro mě hlavně hrozný uvolnění a způsob, jak se odreagovat od stresu. Často se jedu projet jen tak, protože u toho můžu vypnout. Jezdím kolem města, nebo kam se mi zrovna chce. Nikdy se mi nechce z toho auta vylézt. Ten adrenalin, zvuk motoru a to, jak

se musím soustředit na cestu, to prostě funguje na stres. Někdy přijedu domů a klidně v něm sedím ještě 20 minut před domem, dokud se prostě necítím líp. Jen poslouchám, jak chladne motor a jak to v něm, tak jako cvaká. Je to takovej můj prostor, kde je mi dobře. Jsem tam jenom já a to auto. Je to pro mě forma meditace. Člověk se v tom autě cítí tak nějak kompletní.

R5: Ale teď se hlavně všechno učím a trénuju. Když napadl sníh, hned jsem to vytáhl na parkoviště driftovat. Snažím se ten čas, než si budu moct vydělávat, využít, abych se naučil pořádně jezdit a ovládat to auto ve všech situacích. Pak až si budu moct koupit a upravit driftáka, budu mít náskok. Baví mě pozorovat chování auta v různých situacích a postupně se učit i složitější ovládání. Člověk s tím autem musí umět pracovat, nejen šlapat na plyn. Vědět co dělat, když dostane smyk, nebo najede na ledovku. Chci tomu autu rozumět do hloubky, vědět, proč se v zatáčce chová tak, jak se chová.

T: Jak bys popsal vztah, který k tomu autu máš?

R5: Je to můj kámoš. Někdy si s ním i povídám, když jedu. Když ho ráno startuju v mrazu, říkám mu, ať se v klidu prohřeje. Je to parták, kterej mi vrací tu péči, kterou mu dávám. Ten zvuk zaklapnutí dveří je pro mě jako kdybych se zamknul v jiným světě. Tam jsem pánem já a ten stroj a jsme jedno tělo.

T: Je něco, čeho lituješ? Co se třeba pokazilo?

R5: Jo, to se stává pořád. Tuhle jsem zkoušel měnit těsnění a strhl jsem jeden šroub. V tu chvíli by se ve mně krve nadořezal. Stojíš tam, ruce od oleje, auto nepojízdný a ty víš, že za dvě hodiny máš někam jet. Ale právě to mě učí nejvíc. Musel jsem si zachovat chladnou hlavu, vyvrtat to, udělat nověj závit... Člověk se v tu chvíli učí improvizovat. V tuningu to není tak, že všechno jde podle plánu. Vždycky se něco sekne, nějakěj šroub je zarezlej, něco nesedí tak, jak psali na internetu. Ale ten pocit, když to pak nakonec dáš dohromady a ono to funguje, je k nezaplacení. To ti ta škola ani ty hry nedají. Je to o tý praxi, o tom, že se nebojíš se do toho ponořit a ušpinit se.

T: Je něco, co bys vzkázal lidem, kteří se tuningu nevěnují?

R5: Že za tím nevidí tu dřinu a to, co se u toho člověk naučí. Pro mě je to škola života, učím se trpělivosti, učím se rozumět technice, a hlavně se učím zodpovědnosti za to auto. Není to o tom se jen předvádět, ale o tom posouvat svoje hranice a hranice toho auta. To není fáze, to je životní styl. Vidím to na těch starších klucích na srazech, který mají rodiny, hypotéky, ale pořád mají v garáži ten svůj projekt, kterej si pipalají. Je to jejich součást. Ten sen o driftáku si splním, i kdybych ho měl stavět po nocích ze šrotu. Tuning mě učí disciplíně, vděčnosti a tomu, že si musím na věci počkat. Není to jen o výsledku, je to o tom, kým se staneš, než to auto dokončíš. A já vím, že bez aut bych to prostě nebyl já.

## Abstrakt

HULMÁKOVÁ, N. *Tuning jako volnočasová aktivita ve věku 18-25 let*. Bakalářská práce. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Teologická fakulta, 2026.

**Klíčová slova:** Tuning, volný čas, volnočasová aktivita, pedagogika volného času, motivace, mladá dospělost, identita

Tato bakalářská práce se zabývá fenoménem automobilového tuningu jako specifické volnočasové aktivity v období mladé dospělosti ve věku 18–25 let se zaměřením na osobnostní, psychologické a sociální aspekty této činnosti. Cílem výzkumu je najít motivace, které jedince k tuningu vedou, analyzovat způsob, jak nakládají s časem a financemi v kontextu tuningu, a zjistit, jakou roli má v jejich životním stylu a identitě. Dalším cílem práce je analyzovat sociální rozměr tuningu. Výzkum je realizovaný metodou polostrukturovaného rozhovoru s pěti respondenty. Práce by měla sloužit k hlubšímu nahlédnutí do subjektivního vnímání této specifické volnočasové aktivity.

## Abstract

Tuning as a Leisure Activity of Young Adults Aged 18–25.

**Key words:** Tuning, leisure time, leisure activity, leisure-time pedagogy, motivation, young adulthood, identity

This bachelor thesis examines the phenomenon of car tuning as a specific leisure activity during the period of young adulthood (aged 18–25), with a focus on its personal, psychological, and social aspects. The aim of the research is to identify the motivations that lead individuals to tuning, to analyze how they manage their time and finances in the context of this hobby, and to determine the role it plays in their lifestyle and identity. A further objective of the study is to analyze the social dimension of tuning. The research was conducted using the method of semi-structured interviews with five respondents. The thesis provides a deeper insight into the subjective perception of this specific leisure aktivit.