

**Jiho česká univerzita v českých Budějovicích**

**Pedagogická fakulta**

**Katedra výtvarné výchovy**

Bakalářská práce

**LUXUSNÍ SPORTOVNÍ VOZY Ó NEOBYČEJNÉ TVARY A STYL  
DNEŠNÍ DOBY**

**LUXURY SPORT CARS - EXTRAORDINARY SHAPES AND STYLES OF TODAY**

Vedoucí práce: MgA. Petr Broflka

Autor práce: Třrka filábková

Výtvarná tvorba se zaměřením na vzdělávání (prezentací forma studia)

Ročník: 3.

2013

Prohláuji, že svoji bakalářskou práci jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohláuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění, souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky kolektivu a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne 11. 11. 2014

Markéta Filábková

Poděkování

Poděkování vedoucímu své práce MgA. Petru Broflkovi za odborné vedení práce, za cenné rady, připomínky, metodické vedení práce a čas, který mi věnoval.

Dále děkuji svým rodičům, především své matce Mgr.ce Filábkové, za velkou podporu, kterou mi dávali po celá studijní léta.

Rovněž bych poděkoval Martinovi Plchovi za poskytnutí cenných odborných informací a znalostí z automobilové oblasti.

## **Abstrakt**

fiLÁBKOVÁ, <sup>TM</sup> *Luxusní sportovní vozy ó neoby ejné tvary a styl dne-ní doby.*  
eské Bud jovice 2013. Bakalá ská práce. Jiho eská univerzita  
v eských Bud jovicích. Pedagogická fakulta. Katedra výtvarné výchovy.  
Vedoucí práce P. Brofka.

**Klí ová slova:** luxusní sportovní vozy, design automobil , historie designu aut,  
auto-designové firmy, zobrazování aut, malování sportovních voz ,  
malí i aut

Tato bakalá ská práce se zabývá luxusními sportovními vozy, p edev-ím jejich tvary a moderním designem. Rozebírá, pro sportovní automobily v bec um lecky zpracovávat a jakou mají souvislost s výtvarnou inností. Dále popisuje vývoj automobilky Lamborghini, která futuristickými k ivkami svých aut nejvýrazn ji ovlivnila design dal-ích automobil po celém sv t . V dal-ím bod poukazuje na významnost auto-designové firmy Pininfarina, která svou tvorbou taktéfi nesmazateln zasáhla do p evratného vzhledu vozidel. D lefitou sekcí je i vý et eských a zahrani ních um lc zabývajících se motoristickou tematikou. V praktické ásti se snaflila o vlastní zpracování automobilového tématu, obsahuje postup zpracování a následnou instalaci do prostoru.

## **Abstract**

**Key words:** luxury sports cars, car design, the history of car design, car design companies, displaying cars, painting of sports cars, painters of cars

This thesis deals with luxury sports cars, especially their shapes and modern design. Analyses why to process sports cars artistically and what is their relation to art activities. Further more it describes the development of the car manufacturer Lamborghini, which futuristic curves of its cars most influenced the design of other cars around the world. The next section highlights the importance of auto-design company Pininfarina, which by its work also indelibly affected the revolutionary appearance of vehicles. An important section is the list of Czech and foreign artists dealing with motoring theme. In the practical part this thesis endeavours its own process of automotive themes, it provides a procedure of processing and following installation to space.

OBSAH:

<b>1. Úvodí</b>	<b>..... 9</b>
<b>2. Teoretická částí</b>	<b>.11</b>
2.1 Téma luxusní sportovní automobilyí	11
2.1.1 Moje první zkušenosti s malováním autí	...11
2.1.2 Můj vztah k motoristické tematiceí	...13
2.1.3 Výtvarné zobrazování moderních luxusních sportovních automobilí	14
2.1.3.1 Důvody pro zobrazování moderních sportovních autí	.. 14
2.2 Design Lamborghinií	16
2.2.1 Historie automobilkyí	16
2.2.2 Jednotlivé vozy s plastovým designemí	17
2.2.2.1 Koncept 350GTí	17
2.2.2.2 Miuraí	17
2.2.2.3 Espadaí	.. 18
2.2.2.4 Jarama 400GTí	.. 18
2.2.2.5 Countachí	.. 18
2.2.2.6 Diablo 2WDí	. 19
2.2.2.7 Murciélagoí	20
2.2.2.8 Gallardoí	20
2.2.2.9 Reventóní	...21
2.2.2.10 Aventadorí	...22



2.4.2.1 Mike Kimí	37
2.4.2.2 Andrey Suleminí	38
2.4.2.3 Rob Ibjemaí	39
2.4.2.4 Irina Kuksovaí	39
2.4.2.5 Walter Gotschkeí	41
2.4.2.6 Przemusí	42
2.4.3 Luxusní sportovní v z šum lcemůř	43
<b>3. Praktická ástí</b>	<b>45</b>
3.1 Lamborghini Gallardoí	45
3.2 BMW Z4 E89 M Roadster v úprav Hammaní	47
3.3 Ferrari 458 Italiaí	49
<b>4. Záv rí</b>	<b>51</b>
<b>5. Seznam literaturyí</b>	<b>53</b>
<b>6. Seznam internetových zdroj</b>	<b>54</b>
<b>7. Seznam p ílohí</b>	<b>55</b>
<b>8. P ílohyí</b>	<b>57</b>



# 1. Úvod

V této práci bych se chtěla zabývat hlavně současným designem sportovních aut, který se, z výtvarného hlediska, v poslední době ubírá progresivními cestami a hledá co nejpevnější skladbu tvarů.

Dále bych v mé práci chtěla upozornit na nejvýraznější automobily, které svým vzhledem změnily svět designu, zejména vozy automobilky Lamborghini a také se zmínit především o designérských firmách a studiích, jež se rovněž svými významnými výtvary zapsaly do historie.

Následně se chci zabývat autory, malíři, návrháři a designéry, kteří se tomuto tématu jičli v minulosti vnovali, a nyní kam ho tak posunuli.

V závěru bych ráda popsala praktickou část a postup činnosti při jejím vypracování.

Cílem by mělo být přiblížení tohoto tématu lidem, kteří k němu nemají nikterak zvláštní vztah a ukázat jim, že a koliv pro ně osobně momentálně nepřináší nijak mimořádný užitek, tak i oni v nich mohou spatřit významnou část kultury a trend naší dnešní doby.

Z obecného úhlu pohledu je navrhování aut jičli bráno jako umlecká disciplína. Vyžaduje značnou kreativitu a je složitým tvůrčím procesem, který je spjat s nutnou dávkou odborných znalostí.

Pokud bych měla zdůvodnit význam designu automobilů v kontextu s mým studovaným oborem, tak je to především ono výtvarné pojetí, s jakým se takové luxusní automobily vytvářejí. Stejně jako v našem oboru se snažíme o nalézání netradičních alternativ, jak dát prostor na vyjádření našich myšlenek, tak to samé platí u tohoto oboru. Zároveň nám tvary aut mohou poskytnout pomoc při znovuobjevování naší ztracené inspirace. Myslím si, že pro nás, jako pro budoucí učitele výtvarné výchovy, co by mělo ovládat veškeré umlecké techniky, je zobrazování automobilů dobrým cvičebním nástrojem, jak se naučit pracovat se stínáním, světlem a stínem, kontrastem, s odměňováním proporcí a související perspektivou, protože auta tohle všechno dokonale umí.

Musím ovšem s politováním podotknout, že díky tomu, že luxusní sporty jsou celkem mladou a aktuální záležitostí, nevyskytuje se na trhu dostatečný materiál v knižním vydání. Odborné literatury na toto téma je nedostatek. Pokud se jinde něco objeví, tak jsou to buď laické obrázkové encyklopedie, nebo literatura sice kvalitní, avšak zahraničního původu, a tím často sehnatelná. Největší množství kvalitních údajů je k dostání spíše na internetových serverech. A kolik je při psaní bakalářské práce zapotřebí čerpat co nejvíce informací bibliografického charakteru, raději jsem kvůli odbornosti zvolila údaje z autorizovaných stránek konkrétních automobilek a informace od zkušených znalců a expertů přímo z oboru, které jsem pak doplnila dostupnými prameny v knižním vydání.

## 2. Teoretická část

### 2.1 Téma luxusní sportovní automobily

Při výběru tématu, pro vypracování mé bakalářské práce, jsem nebyla zpočátku ihned rozhodnutá. Zvažovala jsem, co mi v malbě tak nejlépe jde, a co mě baví, v čem bych se mohla realizovat, snad trochu i výkonnostně posunoutí.

Automobily jsou krásné, v mnohých ohledech dokonalý výdobytek lidstva. Jsou znamením luxusu, bohatství, ale bohužel i chudoby. Podle druhu a typu, i značky auta, se ukazuje i míra lidského postavení ve společnosti. A dá se říci, že čím dražší, tím lepší. Mezi vozy této nejdražší třídy patří športový a supersporty. Když si definujeme, čím se tyto druhy liší od lidmi běžně používaných užitkových aut, tak sportovní automobily, neboli segment G, jest kategorie automobilů, které mají silný výkon, a dosahují vysoké maximální rychlosti. Nezáleží u nich na pohodlí, spotřebě, ani prostoru uvnitř v autě nebo dostatku místa v kufru. Do této kategorie mohou spadat i obyčejné vozy, jen jsou sportovně upraveny, nebo jsou přímo od výrobce postaveny zvláště pro sportovní účely. Mezi takové patří například Porsche 911 nebo Alfa Romeo GT. Další označení supersportovní automobil nebo supersport je zpravidla označení pro voz, který je velmi drahý, rychlý, i silný v porovnání s jeho souasnými typy. Nejen tyto vlastnosti lákají člověka odněpaměti, ale když je zároveň opatřeno originálním designem, je to zaručená známka úspěchu u potenciálních zájemců o koupi něho výjimečného, co jen tak na světě n kdo nemá. Především jsou to auta, která i když ostatních dokážou přimět, aby zastavili, a jen obdivně zírali. Při usednutí do takového vozu, a když jako řidič nebo spolujezdec, se vám zrychlí srdeční puls a vaše následující přijímáte s respektem. Dá se říci, že jízda takovým autem je jedinečná, nevšední a zaručeně zážitkem na celý život.

#### 2.1.1 Moje první zkušenosti s malováním aut

V posledních pár letech se moje pozornost zaměřovala spíše na ztvárnění filmového aktu, který jsem se snažila vždy umístit do nějakého abstraktního prostředí. Proto moje prvotní myšlenka o volbě tématu vedla právě tam. Avšak toto téma mi

přilo, třeba bylo již několikrát v minulosti zpracováno a zvoleno, proto jsem se rozhodla hledat ještě jinou variantu. A pak mě to napadlo!

Jednou, není tomu zdaleka tak dávno, jsem potkala někoho, kdo mé tvorby dal úplně nové rozměry. Tento člověk vlastnil totiž nádherný sportovní vůz z BMW, tedy Z3. Měl ho již několik let, a zrovna v té době, kdy jsme se seznámili, se rozhodl ho celý kompletně šrotovat a dát mu novou tvář. Automobil rozebral, postupně díl po dílu, a každému z nich poté vnoval samostatnou péči. Byl to sice jakýsi šibh na dlouhou trať, ale ve velké úsilí se snažil nést své ovoce. Po půl roce každodenní dřiny a vynaložené námahy se z jednotlivých plechů a plastů, volně se povalujících po podlaze v garáži, vynořilo zbrusu nové auto! Konečný výsledek stál opravdu za to. Vůz byl tak dokonale promyšlený, jak zvolená sportovní výbava pro vylepšení jízdních vlastností, tak nová sladká vůně barevná kombinace. Jako svrchní lak, oproti původnímu originálnímu odstínu zelenkavé barvy s názvem Türkis grün, zvolil jsem novou barvu s matným odleskem do modra. Jako kontrast oproti tmavému povrchu zde přisobila velká švicépaprová chromovaná kola, která později udělala v unikátním oranžovém provedení. Prostě potěšení nejen pro oči. Chvilku na to jsme se pak bavili o tom, jak daleko auta již od raného dětství, a jak ho to baví. Mimoto jsme se později dostali i na mě, čím se ve volném čase zabývám, a došla jsem na malování. V tu chvíli to přilo z obou stran! Nápad, díky němuž dnes píšu právě o tomto tématu.

Vyvstala myšlenka, zda bych dokázala to jeho zrenovované auto namalovat. Zpočátku jsem si říkala, že to nemůžu absolutně nikdy zvládnout, a když už, tak zdaleka ne tak, aby to přisobilo vzhledem jako originál. Přeci jen tolik různých světelných a stínových, vzniklých od charakteristických tvarů tohoto typu vozu, dávají dohromady úžasnou souhru dokonalosti, že zachytit to tak, aby to také tak dokonale přisobilo na divákově kritické oko stejně, jako když se dívá na původní, reálně existující, originál ve své garáži, mi přilo opravdu jako šňadlidský úkol. Ovšem má povaha je taková, že když se přede mnou objeví něco zdánlivě reálně neuskutečnitelného, tak neřeknu abych se zprvu zalekla, beru to spíše jako výzvu k ověření svých vlastních sil a dovedností. Zároveň to vnímám i jako posun a vývoj ve svých malířských zdatnostech. Obraz jsem se rozhodla zrealizovat, po pár týdnech byl dokončen úspěšně... (Viz. Příloha I.)

## 2.1.2 M j vztah k motoristické tématice

P eci jen kařdí z nás má sv j vlastní vkus a kařdému se líbí n co docela jiného, a i já sama tíhnu spí-e k figurativním malí ským po in m, neř k nalezení radosti ze zobrazování ty kolých motorových prost edk . Jenře kdyř si to tak celé vezmu, tak já sama pocházím z automobilov zam ené rodiny. M j otec vlastnil podnik s kamionovou p epravou, m l dokonce n kolik desítek vlastních p epravních nákladních automobil . Pamatuji si, jak t řké a náro né bylo tuto firmu udržovat. Byl pro ni k dispozici neustále ve dne v noci. Kdyř totiř za volant sedne n kdo, komu řidí ské um ní nebylo jaksi dáno řdo vřnkuř, ona řchvatnost automobilu se m ní pouze v hromadu plechového řrotu nemající řiř tím řládnou estetickou hodnotu, pro kterou ři tak mnozí lidé obdivují. A to je p esn to, co si ze svého řtství pamatuji, jak m j táta po nocích opravoval tyto donekone na se vyskytující řkody, které mu p řpravili jeho zam stnanci. Sám na to samoz řjm nesta il. M j star-ř bratr se velmi brzy nau il technickým znalostem, otci tak mohl pomáhat. Musím řci, ře ani já jsem se tomu nevyhnula. Asistovala jsem p ř podávání klí řa řroubovák , kdyř se n co opravovalo, tudíř trávit řas v tomto prost edí se pro m stalo p řirozeností řDodnes vím, ře nebýt jeho lásky k motorismu a vynalořeného řasu, který mu v noval, nemohl by být ve svém oboru tak řsp-řný. Myslím, ře jsem byla tímto pozitivním a nevzdávajícím se p řístupem natolik ovlivn na, ře práv řdíky n mu poci řuji p esn řtúřř samou láskuí řZ tohoto řvodu, pro m , jako pro řívku, není téma této bakalá ské práce zas ařl tak řpln řizí, jak by se na první pohled mohlo řdát.

Co se tý e automobil , já sama se zajímám, ale to spí-e uřl jen z laického řhlediska, o vozy rally. Nejen kv řli jejich nekompromisním technickým p ed řávkám, které b řlná řřivatelřská auta nemají, ale hlavn ři proto, ře mají silnou poutavou moc, které se neřá jen tak odolat. Jsou totiř tak barevné, oplývající v-řlijakými pestrými barevnými kombinacemi tvar p ořep , plné reklam, nápis řa řřel, ře opticky p sobí na řiváka jako no ní velkom řto. Proto si myslím, ře by byly velice řhodným řématem k řal-řmu řajímavému malí skému řpracování

### **2.1.3 Výtvarné zobrazování moderních luxusních sportovních automobil**

Když jsem se porozhlédla, jak si to ve světě stojí se zobrazováním aut, výsledek pro mě nebyl překvapující. Co se malby týče, v t-ínou se malují jen stará auta nebo veteráni. Mají své kouzlo a hodnotu, která samozřejmě stojí za umlecké ztvárnění, avšak já jsem se chtěla odlišit a být něčím jiná. Zvolila jsem proto kontrast a otočila věc o sto osmdesát stupňů. Rozhodla jsem se, že chci zpracovat tematiku nejnovějších, nejluxusnějších a nejsportovních aut, protože ta ještě nejsou zdaleka tak prozkoumaná, jako auta stará. Když se přece jen někdo těmi novými automobily zabývá, tak je to spíše jen formou konceptu a návrhu na progresivní design plný mnohostvím zmatečných čar, laikovi nic moc neříkajících. Dalšími lidmi projevujícími zájem o tuhle oblast jsou drobní neznámí malíři, jejichž malby dosahují opravdu velmi kvalitní a vysoké úrovně, avšak problémem je se o nich vůbec dozvědět. Dělá totiž vytvářejí pouze pro svou soukromou potřebu, nebo mají malování jen jako zálibu ve volném čase, anebo malují na přání svých přátel a známých. Proto si myslím, že stojí za to se nad tímhle tématem pozastavit, a zkusit ho zajímavě zpracovat a snad se i někde kam v jeho ztvárnění posunout.

#### **2.1.3.1 Důvody pro zobrazování moderních sportovních aut**

Pokud se ovšem zamyslíme nad tím, proč bychom měli sportovní upravené vozy vůbec malovat, nalezneme hned několik odpovědí. Po důkladném zamýšlení se dá shrnout a říci, že umlecké vyobrazení aut je přínosné věcem, bez ohledu na to, zda celému tomu školotoiči kolem nich rozumíme, anebo nikoliv. Vždyť sotva zabouchneme dveře od bytu, a vylezeme odkudkoliv ven, je to v t-ínou ulice plná aut, autobusů městské hromadné dopravy, vozidla údržbářů, i poštovní dodávky doručující zásilky, jež nás ihned bijí do očí. Dopravních prostředků vyuffíváme pravidelně při přemísťování do vzdálenějších míst. Aniž bychom my sami osobně jakýkoliv automobil vlastnili, a aniž bychom nikdy neslofili zkoušky k idiskému oprávnění, tak i kdybychom si šli koupit do nejbližšího krámu v okolí tři rohlíky, deset dekagramů salámu a jednu limonádu, tak stejně budeme muset přejít silnici a překonat pár přechodů pro chodce, na kterých tak jako tak pár projíždících vozidel

potkáme, když nám budou chtít dát zrovna p ednost. A je to jak chce, auta jednodu-e každodenní ovliv ují ná-řivot. V-ichni vnímáme, jak vypadají, hodnotíme jejich stá í, a i jak vysoká je jejich cena. V-echny tyto informace nám m flou prozradit, jak na tom konkrétní lov k je, jaký je asi jeho charakter, vlastnosti, i finan ní stránka, a z toho nap íklad odvodit jeho povolání. Tohle je mofné vyzozorovat jen ze vzhledu! Tak hrozní moc je pro nás design v dne-ší dob d lefitý. Zamysleli jste se nad tím n kdy?

Dal-ím d vodem pro zobrazování aut m flé být to, flé tato drahá vozidla si mohou v t-inou dovolit jen majetní a bohatí lidé. Proto se cht jí od ostatní b flné společnosti odli-ovat. V-ední lidé mají svá v-ední auta pro každodenní pot ebu a je jim tak n jak jedno, zda se n kde od ou nebo se n kde u-típne n jaký ten plastí kdyfl si ho cht jí z v nit na památku, poufljí nejstandardn j-í techniku, a to fotografii. Je levná, rychlá, dá se po ídit kdykoliv a kdekoliv. Je tudífl pro každého dostupná. Kdefito lov k s cenným vozidlem chce mít n co, ím se mezi ostatními op t odli-í. Rád zaplatí schopného malí e, aby mu jeho šgaráflvého milá kaõ z v nil na ze své kancelá e, kde t flce vyd lává ty velké peníze, tak, aby nad ním p i p íchodu jiní majitelé aut z stali stát s otev enou pusou a jen obdivn kovali!

Do stejné kategorie pat í nap íklad i sportovní závodní týmy. Sportovních vozí mají n kolik, tém po každé sezón je eká vým na za pokrokov j-í typy s lep-í výbavou. Do jízdy dávají ve-keré odhodlání, a pokud se zada í, a závod vyhrají, nebyl by to d vod ke z v n ní bojovníka, který jim obstaral slávu, moc a uznání? (Poznámka: Nejvýznamn j-í závod ur ený pro automobily kategorie sport a supersport je vytrvalostní závod 24 hodin Le Mans, jenfl se jede na okruhu De la Sarthre ve Francii poblífl Pa ífle.)

## 2.2 Design Lamborghini

Lamborghini je pro mne svým futuristickým designem z celé historie, i ze současnosti, jedním z nejodvážnějších na světě. Jako jediná automobilka je opravdu odlišná a má své charakteristické tvary a znaky, díky kterým se nesmazatelně zapsala do historie automobilového průmyslu. Proto jí chci v novatě co možná největší prostor, protože nebyť jí a jejích skvostných uměleckých počinů, nebyl by dnešní design automobilů tam, kde momentálně je. Do níže uvedeného výtvoru jsem se snažila vybrat hlavní typy, které měly pro vývoj designu nepostradatelný význam.

### 2.2.1 Historie automobilky

Automobilku Lamborghini založil syn italských rolníků, technicky znalý Ferruccio Lamborghini. Po druhé světové válce, kde byl mechanikem nákladních automobilů u italské armády, se vrátil domů, a začal vykupovat vojenské automobily, které přestavoval na traktory, jež byly v té době pováženě Itálie hodně fládané. Jejich prodejem záhy získal kapitál na další rozvoj firmy. Byl bohatý, a vzhledem k tomu, že vzhlířel k motorovému sportu, pořídl si sám několik těchto sportovních vozů, zejména vozy Maserati a Ferrari, s nimiž však nebyl úplně spokojený. Na voze Ferrari se mu totiž porouchala spojka, a když ji šel reklamovat do továrny Ferrari, tak se samotný Enzo Ferrari při střelbě a hanbě vozu jeho značky tak rozlířil, že Lamborghini řekl, že když neumí jezdit autem, a jezdí raději jenom traktorem. Jenže jak je díky italské povaze známo, došlo k rozárovaní na obou dvou stranách. A tak se Ferruccio Lamborghini rozhodl v roce 1962 založit si vlastní továrnu na výrobu sportovních automobilů, zejména just svému konkurentovi Enzu Ferrarimu. Chtěl tak zkonstruovat nejlepší automobil na světě! Ze zlostného afektu mezi těmito velikány tak vznikla jedna z nejlegendárnějších historických značek s vozy jedinečného kouzla rozrušených býků, které mají tato auta ve svém znaku na kapotě. Jeho společnost se jmenuje Automobili Lamborghini S.p.A. a sídlí v italském městě ku Sant'Agata Bolognese. Byl tak úspěšný, že dokonce přetáhl i zkušené mechaniky a konstruktéry od Ferrari, čímž prokázal svou narůstající prestiž na trhu. Chtěl, aby jeho



vozy byly pohánny dvanáctiválcovým motorem, díky němu výkon motoru dosáhl neuvěřitelných 350 koní!<sup>1</sup>

## 2.2.2 Jednotlivé vozy s plastovým designem

### 2.2.2.1 Koncept 350GT

Historicky prvním vozem, který byl vyroben v jeho dílně, se stal koncept 350GT<sup>2</sup>, který byl představen spolu s 26. října 1963 na autosalonu v Turíně. Design tohoto vozu, který měl být podle Lamborghiniho nejlepším vozem všech dob, vytvořil Itál Franco Scaglione, který měl jistě s vytvářením karoserií mnohé zkušenosti z 50. let. Ten navrhl dlouhou písečnou kabinou umístěnou hodně vzadu, vyklápěcí světlá a čistě koncové výfuky. Majiteli automobilky se tento model zdál však na tuto dobu příliš revoluční, jak sám říká, a tak ho nechal v karosárně Carrozzeria Touring z Milána upravit, a to tak, že došlo ke snížení vozu, a k vyhlazení ostrých křivek odzadu kupedu směrem dolů. Jinak voz zachovává celkový ráz jedné linie, podle níž je veden. (Viz. Příloha II.)

### 2.2.2.2 Miura

Dalším unikátním posunem ve vývoji tvaru je další voz, typ Miura<sup>3</sup>, který se stal pozdějším předobrazem klínovitých supersportů Lamborghini a je považován za nejkrásnější typ této značky. Design karoserie navrhl úžasný designér studia Bertone, Marcello Gandini. Ten byl známý svými originálními nápady, které byly přijaty, mezi ně patří například nalakovaná šasi<sup>4</sup> kolem výklopných předních světel, nebo flebování nad zadním umístěným motorem, kterému se říká také šbenátské okno

---

<sup>1</sup> Srov. BUREŠ, D. [www.czechlamborghini.cz](http://www.czechlamborghini.cz) [online]. Praha. *Ferruccio Lamborghini*. Posl. úpravy 24. 9. 2009 [cit. 5. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://www.czechlamborghini.cz/2009/09/ferruccio-lamborghini/>

<sup>2</sup> Srov. VOLNÝ, L. [www.czechlamborghini.cz](http://www.czechlamborghini.cz) [online]. Praha. *Historie Lamborghini (Díl 1.)*. Posl. úpravy 15. 11. 2011 [cit. 5. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://ifaster.tiscali.cz/historie-lamborghini-dil-1/>

<sup>3</sup> Srov. Tamtéž;

<sup>4</sup> Srov. WOOD, J. *Velká kniha automobilů za posledních 50 let: Nejslavnější automobily světa*. 1. české vydání. Praha: Knihcentrum, 1996. ISBN 80-902182-2-9. s. 185

nebo šbenátská flaluzie<sup>5</sup>, které sloufílo pro výhled vzad, protože u takto umístěných motorů to byl vždy problém. Tento prvek používá tato automobilka dodnes. Zároveň vytvořil zatím nejnižší karoserii auta na světě, čímž naprosto ohromil širokou veřejnost. Dodnes je považována za umělecké designové dílo. Vrcholná Miura se do kabině vy-lechtěné verze Jota, kde oproti předvodní verzi přibyl otvor pro chlazení motoru a brzdám sloužit společně ke sportovním účelům na okruzích. (Viz. Příloha III.)

### 2.2.2.3 Espada

Lamborghini Espada<sup>6</sup> byl dalším zajímavým počinem, o který se zasloužil designér Nuccio Bertone. Vycházel z konceptu Marzal. Novými prvky exteriéru byly chladicí otvory na kapotě a bocích karoserie, například výdechy za předními koly, dále vytažené lemy blatníků a pevná trojúhelníková okna. Tento model auta přinesl velice protáhle a zároveň nížce. Je posledním modelem používaným se oblíbenými křivkami.<sup>7</sup> (Viz. Příloha IV.)

### 2.2.2.4 Jarama 400GT

Zlomovým typem vozů Lamborghini, který udal nový trend a jedinečně typický vzhled autem této značky, byla Jarama 400GT<sup>8</sup>. Předvodně na sebe neměla upoutat pozornost a být konzervativní, avšak hranaté křivky, za kterými stojí známý tvůrce designu, Marcello Gandini, přinesly velice nadčasový dojem, z tohoto důvodu pak zřejmě nebyla přijata s obdivným nadšením u veřejnosti. (Viz. Příloha V.)

### 2.2.2.5 Countach

Zaátkem 70. let přišly do módy hranaté tvary. Zajímavou změnou bylo rozšíření zadních blatníků, aby se daly použít širší nízkoprofilové pneumatiky. V roce 1973 se na ženevském autosalonu představilo jedno z nejslavnějších modelů Lamborghini

---

<sup>5</sup> Srov. Tamtéž; s. 185

<sup>6</sup> Srov. VOLNÝČEKÝ, L. [www.czechlamborghini.cz](http://www.czechlamborghini.cz) [online]. Praha. *Historie Lamborghini (Díl 2.)*. Poslední úprava 19. 11. 2011 [cit. 5. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://ifaster.tiscali.cz/historie-lamborghini-dil-2/>

<sup>7</sup> Srov. MACBETH, G. *Veškerý obrazový atlas automobilu (Sto let automobilu)* 1. vydání. Bratislava: Mladé letá, 1984. ISBN 066-147-87. s. 367

<sup>8</sup> Srov. Tamtéž; s. 367

v historii, které známe pod označením Countach<sup>9</sup>. Mělo nejprve sobě jít vzhled ze všech aut, jaké o té době opustily brány automobilek.<sup>10</sup> Toto kupé (Poznámka: automobily sportovního charakteru s uzavřenou dvoudveřovou karoserií), které navrhly ruce toho samého člověka, jež ztvárnily kdysi slavnou Miuru, tedy Marcella Gandiniho, bylo prvním Lamborghiniem, které mělo dveře otevírající se vzhůru. Přední svtlá vypadala jako obdélníky, které byly zasazeny v protáhlých blatnících, jež samy o sobě působily dost nepřehnaně, ať nadsazeně. Model Countach oplýval charakteristickým a futuristickým tvarem plný ostrých hran, díky nimž se stal naprosto stříelným pro další vývoj vozů automobilky Lamborghini! Tyto tvary byly vyvinuty speciálně pro dosažení maximální rychlosti, jak také nakonec na člověka působí, avšak jeho aerodynamika byla, bohužel, špatně zkonstruována, nebo se při vysokých rychlostech zvedala píšť. Dále jako první automobilka nabídla svou tu klínovitý profil.<sup>11</sup> Nicméně nic se nemělo na tom, že jeho opravdu revolučním designem dal směr svým mladším sourozencům. Druhá verze Countache se jmenuje Countach LP400S<sup>12</sup>. Tento vylepšený typ byl nový v tom, že byl vzadu doplněn o obrovské píšťlápné křídlo, které však zhoršilo schopnost dobrého odporu vzduchu při rychlé jízdě. A kolivpak kvůli tomu získalo jíž jen estetickou funkci, bylo stále velmi oblíbeno. (Viz. Příloha VI.)

#### 2.2.2.6 Diabolo 2WD

Dalším typem bylo Lamborghini Diabolo 2WD<sup>13</sup>, jehož název znamená „panlský ábel, a je to opřít jméno zápasícího býka z koridy.“<sup>14</sup> Za tvary Diabla zase stojí Marcello Gandini, ale nyní jíž bez pomoci designérského studia Bertone, kde pracoval.

---

<sup>9</sup> Srov. VOLTYČKÝ, L. [www.czechlamborghini.cz](http://www.czechlamborghini.cz) [online]. Praha. *Historie Lamborghini (Díl 4.)*. Posl. úpravy 5. 12. 2011 [cit. 5. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://ifaster.tiscali.cz/historie-lamborghini-dil-4/>

<sup>10</sup> Srov. *Auta Síla a sláva*. 1. české vydání. Praha: Svojtka & Co., 2012. ISBN 978-80-256-0759-6. s. 174

<sup>11</sup> Srov. Tamtéž; s. 174

<sup>12</sup> Srov. VOLTYČKÝ, L. [www.czechlamborghini.cz](http://www.czechlamborghini.cz) [online]. Praha. *Historie Lamborghini (Díl 5.)*. Posl. úpravy 20. 12. 2011 [cit. 5. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://ifaster.tiscali.cz/historie-lamborghini-dil-5/>

<sup>13</sup> Srov. VOLTYČKÝ, L. [www.czechlamborghini.cz](http://www.czechlamborghini.cz) [online]. Praha. *Historie Lamborghini (Díl 6.)*. Posl. úpravy 6. 6. 2012 [cit. 5. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://ifaster.tiscali.cz/historie-lamborghini-dil-6/>

<sup>14</sup> Srov. WOOD, J. *Velká kniha automobilů za posledních 50 let: Největší automobily světa*. 1. české vydání. Praha: Knihcentrum, 1996. ISBN 80-902182-2-9. s. 228

Jeho design stvořil i tehdejší majitel automobilky Chrysler, díky němuž je tam možno vidět působení dvou rozdílných vlivů. S předchozím Countachem si jsou hodně podobní, a to díky výklopným světlometům a náhlíkovým dveřím a z estetickým klínovitým tvarem. Jako i u něj, tak i u Diabla, přední vozu strmě klesá, a mizí tak z dohledu řidiče.<sup>15</sup> (Viz. Příloha VII.)

### 2.2.2.7 Murciélago

Lamborghini Murciélago<sup>16</sup> je prodejně nejúspěšnějším dvanáctiválcovým modelem značky Lamborghini, prodalo se ho totiž více než 4000 ks, oproti svému předchůdci, legendárnímu typu Diablo, jež dosáhlo během svého desetiletého působení na trhu prodaného počtu 2900 ks. Murciélago ho překonalo ale i výkonem a rychlostí. Lamborghini Murciélago bylo prvním modelem, který vznikl po převzetí německou automobilkou Audi. Za návrhem designu stál Luc Donckerwolke, který byl v letech 1998 až 2005 u Lamborghini šéfdesignérem. Jméno Murciélago opět pochází ze svatého býčích zápasů, býk, který nesl toto jméno, se proslavil v roce 1879, když v aréně přerazil 28 ran a bodnutí mečem. Tento dvanáctiválcový model zachoval všechny podstatné parametry, tedy nízkou linii světlých a náhlíkové dveře, které se opět otvíraly směrem vzhůru. Klínovitá karoserie má vepředu hranatý obrys a v zadní části je zaoblený.<sup>17</sup> V roce 2003 byla představena série Murciélago 40th Anniversary, které se vyrobilo 50 ks, a vznikla kvůli příležitosti připomenutí výročí založení automobilky. O rok později rozšířila řadu typů Murciélago Roadster, dvoudílná verze s otevřenou světlou. (Viz. Příloha VIII.)

### 2.2.2.8 Gallardo

Gallardo<sup>18</sup> bylo uvedeno na trh v roce 2003 a mělo sloužit jako menší a levnější alternativa k modelu Lamborghini Murciélago. Jeho design měl být agresivnější,

---

<sup>15</sup> Srov. Tamtéž; s.230

<sup>16</sup> Srov. VAVERKA, L. [www.auto.cz](http://www.auto.cz) [online]. Praha. *Lamborghini: Konec výroby modelu Murciélago*. Posl. úpravy 11. 5. 2010 [cit. 5. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://www.auto.cz/lamborghini-konec-vyroby-modelu-murcielago-22880>

<sup>17</sup> Srov. *Auta Síla a sláva*. 1. české vydání. Praha: Svojtka & Co., 2012. ISBN 978-80-256-0759-6. s. 180

<sup>18</sup> Srov. [www.cs.wikipedia.org](http://www.cs.wikipedia.org) [online]. B. n. *Lamborghini Gallardo*. Posl. úpravy 7. 3. 2013 [cit. 5. 6. 2013]. Dostupné na WWW: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Lamborghini\\_Gallardo](http://cs.wikipedia.org/wiki/Lamborghini_Gallardo)

jeho nápadný vzhled<sup>19</sup> jifi v mnohém připomíná Lamborghini Reventón. Dleflité designové změny proběhly především v přední části vozu. Přední byla o dost nižší, nejlépe předtím, a od tohoto momentu se stala typickým znakem pro další nadcházející moderní modely. Změny obdržely i typické nasávací otvory vzduchu, které byly protáhlé a jemně klenuté, tvořily součást karoserie a nevyčnívaly z ní. Protáhlé elní svítidla<sup>20</sup> mají charakteristický jedinečný tvar, který nelze u ostatních vozů jen tak najít, a jsou součástí dlouhé rozsvícení se hupny, která je ozvlátněna dvěma prohloubenými dráfkami, jeftvoří další charakteristický znak, a která navazuje na mírně zvyčející se elní sklo a stěchu, odkud se zase směrem dozadu snižuje a zufluje. Tímto dokonale vinoucím se tvarem karoserie vzniká neskutečná aerodynamika, díky které voz s svým nízkým úhlem dokonale rozráfí vzduch a může tak nabrat rychlosti, o které se nám ani nesnilo! Toto bylo také jedním z důvodů, proč se tento typ stal v roce 2004 oficiálním vozem italské dopravní policie v Kalábrii.<sup>21</sup> Gallardo se do kategorie také řadí limitovaných edicí se zvláštními jízdními vlastnostmi nebo upraveným vzhledem, mezi ně patří například SE, Nera nebo Superleggera, zvaná Superlight.<sup>22</sup> (Viz. Příloha IX.)

### 2.2.2.9 Reventón

Lamborghini Reventón<sup>23</sup> je dalším supersportem, jde o jakési šibabylambo, a to o voz, jehož design a výkon je odvozen od úspěšného modelu Lamborghini Murciélago LP640. Jedná se zároveň o limitovanou edici. Unikátnost tohoto vozu dokazuje především jeho futuristický design, který je inspirován vojenskou leteckou technikou, konkrétně stíhačky vyuffívající technologii stealth, což znamená, že jsou obtížně zjistitelné, a vyuffívají omezené identifikace a zaměření prostředky pomocí radarů

---

<sup>19</sup> Srov. *Auta Síla a sláva*. 1. české vydání. Praha: Svojtka & Co., 2012. ISBN 978-80-256-0759-6. s. 178

<sup>20</sup> Srov. Tamtéž; s. 178

<sup>21</sup> Srov. LÁŇÍK, O. [www.auto.cz](http://www.auto.cz) [online]. Praha. *Lamborghini Gallardo pro italskou policii*. Posl. úpravy 13. 5. 2004 [cit. 5. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://www.auto.cz/lamborghini-gallardo-pro-italskou-policii-16958>

<sup>22</sup> Srov. *Auta Síla a sláva*. 1. české vydání. Praha: Svojtka & Co., 2012. ISBN 978-80-256-0759-6. s. 179

<sup>23</sup> Srov. NOVÁK, A. [www.auto.idnes.cz](http://www.auto.idnes.cz) [online]. Praha. *Otevřená stíhačka pro 20 –astlive : Lamborghini Reventón Roadster za 28 milionů*. Posl. úpravy 17. 9. 2009 [cit. 5. 6. 2013]. Dostupné na WWW: [http://auto.idnes.cz/otevrena-stihacka-pro-20-stastlivcu-lamborghini-reventon-roadster-za-28-milionu-19i-/ak\\_aktual.aspx?c=A090915\\_191259\\_ak\\_aktual\\_jm](http://auto.idnes.cz/otevrena-stihacka-pro-20-stastlivcu-lamborghini-reventon-roadster-za-28-milionu-19i-/ak_aktual.aspx?c=A090915_191259_ak_aktual_jm)

detek ních. Dvoumístná verze roadster má také jako předchozí kupé vzhled inspirovaný stíhačkami. Převládá charakteristický agresivní design s rovnými linkami a ostrými hranami. (Viz. Příloha X.)

#### 2.2.2.10 Aventador

V roce 2011 byl představen nový typ. Aventador<sup>24</sup> má jifi agresivní tvarované přední partie, nepřijímá jeho předchůdce Murciélago. Byl vytvořen i nový typ spoileru, kopírující tvar předního náprstku, nechybí záď, což převzalo z typu Reventón. Ve stejném stylu jsou provedeny i úpravy zádi s novými ventilačními otvory a masivním difuzorem, který slouží k lepší aerodynamice vozu. Jeho design je směřovaný na podobu souasných moderních vojenských stíhaček, od kterých se inspirovaly jifi předchozí typy. Tento typ vozu, Aventador, dostala k dispozici městská policie v Dubaji. Vichníci si kladli otázku, na co bude policii v ruchu velkoměstská platně, když se zde pomalu nedá jet ani obyčejným laciným osobákem, jenže důvod pro pořízení byl úplně jiný, nepřijímá funkční. Dubaj je dnes jedním z center nejvyššího bohatství na světě, a vedení městským vozem chtěla podpořit ještě jeho další reprezentativnost.<sup>25</sup> (Viz. Příloha XI.)

#### 2.2.2.11 Veneno

Veneno<sup>26</sup> se stalo naprosto nejvyšším vrcholným dosavadním modelem a je jakýmsi pomyslným závěrečným přelstováním p století trvající existence značky Lamborghini. Veneno je takovým šlágrkem a součástí letošních oslav 50 let od založení automobilky Lamborghini, což naznačuje i číslice 50 na zádi. Tento model je jedinečný i tím, že bude vyroben pouze v počtu pouhých 3 kusů, z nichž jifi věchny mají své budoucí majitele. Tento šlypersport vychází z předchozího modelu Aventador, což dokazují v mnohém shodné tvary karoserie, a otevírající dveře směrem vzhůru nejsou výjimkou.

---

<sup>24</sup> Srov. DVO ÁK, F. [www.auto.idnes.cz](http://www.auto.idnes.cz) [online]. Praha. *Krocení neurvalého býka: jízda s Lamborghini Aventador*. Posl. úpravy 3. 5. 2012 [cit. 5. 6. 2013]. Dostupné na WWW: [http://auto.idnes.cz/test-supersportu-lamborghini-aventador-ffp-/auto\\_testy.aspx?c=A120502\\_100956\\_auto\\_testy\\_fdv](http://auto.idnes.cz/test-supersportu-lamborghini-aventador-ffp-/auto_testy.aspx?c=A120502_100956_auto_testy_fdv)

<sup>25</sup> Srov. [www.ifaster.tiscali.cz](http://www.ifaster.tiscali.cz) [online]. Praha. *Podívejte se, čím jezdí policisté v Dubaji*. Posl. úpravy 18. 4. 2013 [cit. 5. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://ifaster.tiscali.cz/podivejte-se-cim-jezdi-policiste-v-dubaji/>

<sup>26</sup> Srov. BURET<sup>TM</sup>D. [www.auto.cz](http://www.auto.cz) [online]. Praha. *Lamborghini Veneno: Nejrychlejší byk s 552 kW oficiálně*. Posl. úpravy 4. 3. 2013 [cit. 5. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://www.auto.cz/lamborghini-veneno-nejrychlejsi-byk-oficialne-73206>

Tvary automobilu byly navrženy pro co nejlepší aerodynamiku. V mnohém připomíná závodní speciály a samotná automobilka o Venenu říká, že připomíná aerodynamiku závodních automobilů.<sup>27</sup> Ve strhujícím, jak jinak neřeknou co agresivnějším, designu najdeme mnohé prvky, známé již z předchozích typů Lamborghini. Typické extrémní tvary zachovávají své tlumety tvořící písmeno ypsilon, křídélka na přední, italská trikolora na boku nebo fluzie tvořící kryt motoru. Celkově úplnou novinkou je šifrované ploutev za kabinou, která je známá především z aut ze závodních okruhů. Zde byla vyvinuta pro zlepšení stability auta. Dalším, neméně důležitým, designovým prvkem je i nastavitelné přední křídlo na zádi. Název vznikl v duchu tradice značky Lamborghini, Veneno byl býk, který v roce 1914 smrtelně zranil toreadora Josého Sáncheze Rodrigueze během corridy v andaluském městě Barrameda.<sup>28</sup> (Viz. Příloha XII.)

#### 2.2.2.12 Egoista

Lamborghini Egoista<sup>29</sup> je extrémní prototyp sportovního vozidla. Tento koncept opravdu překonal doposud veškeré známé hranice. Jeho název vyplývá z toho, komu má vlastně sloužit. Je totiž určen jen pro samotného jezdce, čímž onen egoismus opravdu zavání nikdo jiný si tedy jeho vlastností moc neuflije. Navrhl ho Walter De Silva, který se nechal inspirovat bojovými stíhačkami a vrtulníky Apache, ale také i vozy Formule 1. Z jezdce se tak stává spíše pilot, který do svého vozu nastupuje shora, po odejmutí proskleného oranžového krytu, dříve mu totiž chybí kokpit je velmi stísněný, dostat se do něj dá až po vyjmutí volantu, přesně jako u monopostů Formule 1. Jeho vzhled tvoří soubor ostrých křivek, jeho rozmanitě lenitá přední část má stylizovanou předníku do podoby kokpitu a dopředu zaplácené kryty blatníků,

---

<sup>27</sup> Srov. BURET<sup>TM</sup>D. www.auto.cz [online]. Praha. *První statické dojmy: Lamborghini Veneno vypadá jako speciál z Le Mans*. Posl. úpravy 5. 3. 2013 [cit. 5. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://www.auto.cz/prvni-staticke-dojmy-lamborghini-veneno-vypada-special-le-mans-73235>

<sup>28</sup> Srov. BURET<sup>TM</sup>D. www.auto.cz [online]. Praha. *Lamborghini Veneno: Nejrychlejší býk s 552 kW oficiálně*. Posl. úpravy 4. 3. 2013 [cit. 5. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://www.auto.cz/lamborghini-veneno-nejrychlejsi-byk-oficialne-73206>

<sup>29</sup> Srov. NOVÁK, A. www.auto.idnes.cz [online]. Praha. *Stíhačka jako z Top Gunu. Egoistovi od Lamborghini chybí jen křídla*. Posl. úpravy 16. 5. 2013 [cit. 5. 6. 2013]. Dostupné na WWW: [http://auto.idnes.cz/lamborghini-egoista-0q5-/ak\\_aktual.aspx?c=A130514\\_134014\\_ak\\_aktual\\_ada](http://auto.idnes.cz/lamborghini-egoista-0q5-/ak_aktual.aspx?c=A130514_134014_ak_aktual_ada)

díky kterým p sobí tém neviditeln , stejn tak jako to je fládoucí u vojenských bojových letoun . (Viz. P íloha XIII.)

### 2.2.2.13 Perdigón

#### Lamborghini Perdigón

My, e-i, m fleme být hrdí na to, fle se do historie Lamborghini zapsal i n kdo z ad designér z eské republiky. Jako doposud jediný to dokázal student Ond ej Jirec, který momentáln studuje tvrtým rokem v Kalifornii automobilový design na univerzit The Art Center College of Design v Pasaden . Tato -kola je proslulá tím, fle jí absolvovali nejvýznamn jí automobiloví designé i nejlep-ích sv tových automobilek. B hem -kolního programu m l Ond ej možnost projít stáflemi v designových studiích Hondy v Los Angeles, Bertone v Itálii a Aston Martinu ve Warwickshire ve Velké Británii. Jeho koncept Lamborghini nese název Perdigón. P i jeho vzniku se nechal inspirovat op t neviditelnými vojenskými letouny, jak je jifl u Lamborghini zvykem, a to typy F117 Nighthawk a F22 Raptor (Viz. P íloha XIV.), a design cht l oproti dosavadn vzniklým model m posunout je-t dál. Karoserie je e-ena ostrými hranami v trojrozm rném zpracování a celkový vzhled je extrémn polygonální.<sup>30</sup> (Viz. P íloha XV.)

#### 2.2.2.13.1 Rozhovor se eským designérem Ond ejem Jirecem

Poda ilo se mi nalézt unikátní p epis rozhovoru s Ond ejem Jirecem pro automobilový server [www.auto.idnes.cz](http://www.auto.idnes.cz), kde se ke svému konceptu Lamborghini Perdigón vyjad uje:

šPro jste si vybral práv Lamborghini?š

šPro mne je design Lamborghini jedním z nejodvážn j-ích z historie i sou asnosti. V-e za alo nádherným modelem Miura, následováno úflasným Lamborghini Countach,

---

<sup>30</sup> HALAMKA, J. [www.auto.idnes.cz](http://www.auto.idnes.cz) [online]. Praha. *Autofotka týdne: Extrémní Lamborghini Perdigón navrhl eský student*. Posl. úpravy 14. 10. 2012 [cit. 5. 6. 2013]. Dostupné na WWW: [http://auto.idnes.cz/koncept-lamborghini-perdigon-dj8-/automoto.aspx?c=A121004\\_194017\\_automoto\\_hig](http://auto.idnes.cz/koncept-lamborghini-perdigon-dj8-/automoto.aspx?c=A121004_194017_automoto_hig)



*který byl na svou dobu opravdovou revolucí. Jsem velkým naděncem pro design studia Bertone ze šedesátých a sedmdesátých let, které bylo právě tvrdcem těchto modelů.*

ŠUfl jste v designu "jet fighter stealth" a co vytvořil, nebo jde o první pokus? Pro Vás láká zrovna tento směr?

*Š Co se týká aut, je Perdigón můj první návrh v tomto směru. Snažím se pokaždé odhadnout, jaký směr by se nejlépe hodil k určité značce a posunout ho o něco dál. Například Ferrari ve stylu stealth by mi osobně neladilo. Podle mne, stejně jako každý výtvarný styl, má i stealth svůj konec nebo jakýsi vrchol, o který jsem se snažil i u Perdigónu. Nedivil bych se, kdyby se Lamborghini opět vrátilo k těmto tvarům ve stylu Countachu.*

ŠJakým směrem se chcete vydat po studiích?

*Š Pro mne bude základem pokračovat v tom, co mě baví, a to je prostě být kreativní. Samozřejmě mým snem je stát se designérem automobilů, a kolikrát dostát se do tohoto přemyslu není jednoduché, a už v Evropě nebo v USA. Uvažoval jsem i o práci designéra pro filmový přemysl, kde má návrhář více svobody co se týká tvaru a proporcí. A projekty tam plynou rychleji než u aut.*<sup>31</sup>

---

<sup>31</sup> Tamtéž;

## 2.3 Auto-designové studio Pininfarina

### 2.3.1 Založení Giambattistou Pinin Farinou

Pininfarina je jednou z nejznámějších italských společností se zaměřením na design a vývoj karosérií pro automobily. Společnost byla založena 22. května 1930 v Turíně, Giambattistou Pinin Farinou, kterému v té době bylo již 37 let. Pininfarina se již odmalička v noval stavbě karosérií i konstrukcí cvičných letounů. Za jeho výkony mu dokonce bylo uděleno estetické uznání od státního letectva. V roce 1920 odcestoval do Spojených států amerických, kde se ve městě Detroitu poznal se zakladatelem slavné automobilky Ford, Henry Fordem. Ten byl jeho talentem tak nadšen, že ho i několikrát prosil, aby v USA zůstal, a pracoval pro jeho společnost. Pininfarina se však za oceánem necítil doma, a tak Fordovu nabídku odmítá a vrací se do Itálie. Toto shledání mu však přineslo mnoho užitku. Nejenže získal nové technologické informace, ale také byl nadšený z amerického způsobu a tempa života, díky nimž nabyl odvahy přijmout výzvu a založit si vlastní firmu. Dal jí název Carrozzeria Pinin Farina.<sup>32</sup>

### 2.3.2 Firma pod vedením Sergia Pininfariny

V roce 1961 převzal rodinný podnik syn Sergio, který se stal designérem světového významu. Giambattista zemřel v roce 1966. Sergio vedl firmu nadále v duchu svého slavného otce. Po druhé světové válce však byly prostory zničené po dopadu spojeneckých bomb, tak je musel dát nejprve oprávněně do pořádku. Z malé dílny se vyklubala obrovská soustava obsahující pět společností, disponující obrovským zázemím pro téměř 3000 zaměstnanců a výrobní kapacitou 50 000 vozidel ročně. Sergio Pininfarina se narodil v Turíně 8. září 1926 a zemřel 3. července 2012 v 85 letech. Na polytechnice v Turíně získal v roce 1950 diplom inženýra, kde později

---

<sup>32</sup> Srov. TRIS, [www.luxurymag.cz](http://www.luxurymag.cz) [online]. Praha. *Krásá, elegance a funkčnost o jedním slovem Pininfarina / Profil značky Pininfarina*. Posl. úpravy 12. 8. 2008 [cit. 5. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://www.luxurymag.cz/novinky/69/krasa-elegance-a-funkcnost-jednim-slovem-pininfarina-profil-znacky-pininfarina/>

p sobil 3 roky jako profesor. V roce 1961 se stal výkonným editel společnosti po svém otci, v roce 2001 Sergio Pininfarina p edal kontrolu nad firmou svému synovi Andreovi, který navázal na úspěchy svých předchůdců a započal spolupráci s asijskými automobilkami jako Honda nebo Mitsubishi. Po Andreov tragické smrti, v roce 2008 havaroval na skútru, když jel ráno do práce, se stal hlavou společnosti mladší syn Paolo.<sup>33</sup>

### 2.3.3 Spolupráce s automobilkou Ferrari

Sergio Pininfarina byl zručný obchodník, dávno jífl tučil, jakou cestou se bude automobilový design ubírat. V padesátých letech se stal jakýmsi prostředníkem mezi svým otcem a Enzem Ferrarim, kteří se skoro až nenáviděli, záhy však projevil svůj talent, a především jeho zájmem bylo tuto svou významnou osobnost přesvědčit, aby došlo k významné spolupráci s automobilkou Ferrari. Z jeho popudu pak došlo i k navázání spolupráce s dalšími zahraničními automobilkami, především s francouzským Peugeotem. Období deseti let 1960 až 1970 bylo ve znamení vzniku nových úspěšných modelů jako Alfa Romeo Duetto, Ferrari Dino, Fiat Dino, Fiat 124 Spider, Peugeot 404 a 504. Tato Designérská firma vytvořila nespočet návrhů originálních karosérií na kterých vozila, které byly ve své době nejvíce uznávané díky svému proslulému a jedinečnému designu. Designérská firma se pod vedením Sergia Pininfariny stala velmi fládoucí a o její náklonnost se ucházeli mnozí. Logo firmy tvořilo písmeno šfō a nad ním se blytí královská korunka a objevilo se během pkné řádky let na mnohých značkách. (Viz. Příloha XVI.) Z nejznámějších je třeba Alfa Romeo, Maserati, Fiat, Rolls-Royce, Ford i Cadillac, a také jífl onen zmiovaný Peugeot. Nejvíce se však proslavila svými historicky nejvýznamnějšími návrhy ze začátku 60. let pro automobilku z Maranella, a to pro vozy Ferrari.<sup>34</sup> (Viz. Příloha XVII.)

---

<sup>33</sup> Srov. Tamtéž;

<sup>34</sup> Srov. Tamtéž;

### 2.3.4 Zásady designu a návrh Pininfarina

Pininfarina ufl v této dob za íná experimentovat s aerodynamickými karoseriemi, u kterých se snaflil nalézt co nejideáln j-í tvar. Jeho rukopis byl zaru en nenapodobitelný. I kdyfl se snaflili jeho jedine né nápady kopírovat, jen málokdo usp l. Byl to práv on, kdo ukázal, jak má vypadat pravý italský spor ák. Ne nadarmo se mu íkalo šsocha automobilové krásyō. Jifl od roku 1967 se firma stala novátorem ve vyuffívání po íta ové technologie p i konstruk ních pracích a v oblasti automatizovaného digitálního m ení karoserií. V roce 1972 otev ela v bec první aerodynamický tunel v Itálii.<sup>35</sup>

Pininfarina se vfldy ve svých návrzích snaflil zbavit ve-kerých zbyte ností, propagoval ísté tvary a jednotu. Toto byly hlavní rysy jeho projekt . V tom mu byl velkým vzorem otec, který v-ude rozhla-oval, fle nejv t-í síla tkví v jednoduchosti. Úsp ch p inesl Sergio Pininfarinovi nezávislost, svobodu a samostatnost. Mohl totifl uflnavrhovat jen taková auta, která sám cht l. Navrhoval ta nejdrafl-í, nejluxusn j-í sportovní auta pro bohaté. Byl také ásto zván na vysoké -koly a r zné konference po celém sv t , aby zde p edná-el o automobilovém designu. Vfldy podotkl, fle pro zrod opravdu dobrého designu je d leflitá vyváfenost, harmonie a proporce, a zároveň mít, jako návrhá , dobrý vkusí . V portfoliu Sergia Pininfariny lze nalézt nap íklad Ferrari F40, Ferrari Testarossa, Fiat 124 Spider, Maserati GranTurismo nebo Alfa Romeo 164. V-echny jeho návrhy mají mnoho společného, byly nad asové a zároveň elegantní. Mnohé lidi osl ují jejich tvary dodnes.<sup>36</sup> O dost nov j-ím unikátem z jeho ruky byl koncept nazvaný Sintesi, který p sobí afl nad míru futuristicky. Zvlá-tností je na n m to, fle jeho dve e se otevírají protilehle, a chybí zde tím pádem bo ní op rný sloupek. Zá je tvo ena z jednoho zaobleného proskleného dílu, zvýrazn n led diodovým pásem sv tel. (Viz. P íloha XVIII.)

---

<sup>35</sup> Srov. Tamtéfl;

<sup>36</sup> Srov. Tamtéfl;

### 2.3.5 Jednotlivé vozy se zlomovým designem ze studia Pininfarina

#### 2.3.5.1 Alfa Romeo

Dleřitým mezníkem byla spolupráce s firmou Alfa Romeo. Ta p i-la se zakázkou na návrh modelu Spider na bázi mimo řádn ůsp řné Giulietty. Na za řtku padesátých let se nakonec se-ly dva prototypy od Bertoneho a Pininfariny. Po dlouhých jednáních a ůvahách zvřil práv Pininfarin v návrh a navíc se je-t Alfa Romeo rozhodla, ře jeho spole nosti zadá i výrobu tohoto vozu. Alfa Romeo Spider m l být pouze automobilem z malé řerie a navíc výhradn ř dovozovřm zbořřím na zakázku pro bohaté zřkazníky v USA. Nakonec se z Alfy Romeo Spider stala jakási ikona, která p e-la desetiletř a stala se jedním z nejvýznamn řích po in ř této slavné spole nosti.<sup>37</sup> (Viz. P řloha XIX.)

#### 2.3.5.2 Jaguar

Dal řm nad asovřm designem se stal Jaguar XJS, který v roce 1978 zp sobil pozdvřfenř na britské auto show a ovlivnil tak pozd ři styl mnoha dal řích Jaguar .

#### 2.3.5.3 Ferrari

řFerrari by bez Pininfariny nebylo Ferrari.<sup>38</sup> To kdysi prohlásil zakladatel Ferrarionline.com, Michael Sheehan. Jedním z prvnřích vřsledk ř spolupráce s Ferrari byl model Ferrari 250 GTE. Ůsp řch p edcházejřících model ř vedl k dal ř následné spolupráci. Na konci 60. let vznikl jeden z nejznám řích návrh ř Pininfariny pro Ferrari, a to model Dino, spor řák s motorem uprost řed. Třmto pojmenováním cht řl vzdát Enzo Ferrari hold svřmu zesnulřmu synu Dinovi. Byl vyráb řný od roku 1968

---

<sup>37</sup> Srov. Tamtřřf;

<sup>38</sup> MAT JKA, J. [www.autorevue.cz](http://www.autorevue.cz) [online]. Praha. *Sergio Pininfarina (1926-2012): vzpomřnka na vizioná ř z Turřna*. Posl. ůpravy 16. 7. 2012 [cit. 5. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://www.autorevue.cz/sergio-pininfarina-1926-2012-vzpominka-na-vizionare-z-turina/ch-45583#articleStart>

do roku 1976. Tento vůz byl srovnatelný s německou ikonou Porsche 911, které měla chladné a neúprosné linie. V přední části zaujaly obě světlomety připomínající oči, linie vozu jemně stoupala k baculatě zakulacené zádi. Takhle pak po mnoho let vypadala italská sportovní auta. Dalšími vynikajícími Pininfarinovými počinými bylo proslulé legendární Ferrari Enzo (Viz. Příloha XX.), i Ferrari 458 Italiaí. Nejbizarnějším kouskem z jeho dílny však bylo absolutně nadčasové Ferrari Modulo. Jeho karosérie měla extrémně nízký profil, drfela se hodně u země a kabina připomínala kokpit stíhačky, dokonce až prapodivnou kosmickou loď nebo létající talíř UFO. (Viz. Příloha XXI.) Tento dojem ještě více umocnil posuvný zavírací poklop. Všechna kola byla částečně skrytá, což umožnilo ještě větší snížení aerodynamického odporu. Tento koncept naznaoval nebezpečně vysokou míru futurismu, která byla na trhu doposud nevídaná.<sup>39</sup>

Výsledkem spolupráce těchto dvou automobilových velikánů nakonec bylo, že jen minimální množství vozů Ferrari neslo podpis jiných designérů, nebyl to Sergio Pininfarina.

### **2.3.6 Další designéřská činnost**

Za zmínku stojí další designéřská činnost firmy, která se týká i ostatních oblastí užitého designu. Národní hrdý národ může být hrdý na to, že osobnost takového formátu, jako byl Sergio Pininfarina, se zapsal do historie designu i u nás. Navrhl totiž skleněnou láhev pro karlovarskou stářínu minerálních vod Mattoni.<sup>40</sup>

---

<sup>39</sup> Srov. Tamtéž;

<sup>40</sup> Srov. Tamtéž;

## 2.4 Umělci, malíři, designéři a zabývající se motoristickou tematikou

Nyní se chceme zabývat umělci, malíři a designéry, českými a zahraničními, kteří se automobilové tematice v nově, i stále věnují, buď na amatérské, anebo ufl na úrovni profesionální, a zmínit jejich nejdůležitější díla.

### 2.4.1 České umělci

#### 2.4.1.1 Václav Král

Václav Král byl český designér, ilustrátor, konstruktér, automobilový závodník a pedagog. Vůdce byl znám, i on sám se tak nazýval, šKrál Václav. Narodil se v Ostravě, flil ale velkou část flivota v Roztokách u Prahy. Odmala se věnoval kreslení, zájem se ale začal zaměřovat spíše na motoristické designy a věce kolem aut. V roce 1956 absolvoval v Mladé Boleslavi Vyšší průmyslovou školu automobilní a leteckou, v té době široce uznávaná veřejností. Později působil externě ve výzkumném energetickém ústavu jako konstruktér a designér pro podnik Metalex, který byl tehdy prestižním výrobcem sportovních a závodních automobilů. Král byl jedním ze zakladatelů a jeho díla byla formule Easter a Mondial nebo Spider. Stal se i autorem prvního československého speciálního automobilu MTX Třída Buggy pro autokros. Od roku 1983 působil ve svobodném povolání. Již během studentských let kreslil a publikoval do časopisů s motoristickou tematikou, tyto pravidelně uveřejňovaly jeho charakteristické šprhledově kresby automobilů, jež nepostrádaly výtvarnou kvalitu. To ho poté dovedlo na dráhu profesionálního ilustrátora a propagačního grafika. Svůj první návrh designu karoserie automobilu vytvořil již během studia pro karosárnu pana Tmje. Bylo mu ani necelých osmnáct let. Vyrobito se přes deset kusů tohoto vozu, což byl ohromný úspěch. V sedmdesátých letech se aktivně zúčastňoval závodů mistrovství československé republiky v autokrosu, následně závodil i s formulovými vozy MTX na okruzích a v závodech do vrchu. Pod značkou Baghira, což bylo v mládí jeho jméno, které dostal ve skautu, postavil několik autokrosových a silničních speciálů, s nimiž sám závodil. Tyto zkušenosti se promítly v jeho smyslu pro estetiku tvarů. Po ukončení závodnické kariéry se věnoval především

pr myslovému designu. Jeho návrhy byly v mnoha ohledech zcela revoluční a oboru auto-designu přinesl spoustu nového a užitečného, z čehož vyplynuly ještě mnohé generace potomků. Jeho úspěch tkví v tom, že neměl strach překročit vřídité hranice. Významná byla i spolupráce se synem Jiřím a zetěm Jindřichem. Královny projekty jsou charakteristické tvarovou čistotou. Aerodynamickými tvary vycházely vždy z funkce. Mezi nejdelejší projekty patří šupertatraž MTX V8 z počátku devadesátých let, kterou dotáhl do fáze prototypu, a která s motorem Tatra 613 dosahovala na svou dobu obdivuhodných výkonů především díky vynikající aerodynamice a držela rychlostní rekord té doby. Designérsky nadále spolupracoval s továrnami Třkoda, Tatra, Praga nebo Jawa. V letech 1994 až 2005 působil Václav Král jako pedagog na VUT v Praze, kde vyučoval design dopravních prostředků, během této výuky řídil sestavování prvního českého automobilu na solární pohon. Od roku 2000 byl předsedou Asociace pro myšlových designérů. R. Václav Král se stal nejvýraznější postavou československého automobilového a pro myšlového designu poslední třetiny dvacátého století.<sup>41</sup> (Viz. Příloha XXII.)

#### **2.4.1.2 Theodor Pičák**

Theodor Pičák se narodil v Praze roku 1932 do umělecky zaměřené rodiny. V roce 1958 absolvoval Akademii výtvarného umění v Praze. Tradiční akademické kolení dokázal v českém prostředí neobvykle vyúflít a stal se respektovaným tvůrcem. V této době začal tvořit pro filmovou scénu a také se stal v hlasným kostýmním výtvarníkem českého filmu, za který dostal nespočet ocenění. K tomu byl Theodor Pičák také zároveň aktivním reprezentantem československých automobilových závodů, proto toto prostředí dobře zná. Krásná auta a motorky miluje nadevše dodnes. Je fascinován motoristickým světem a věří, co k němu patří, a je tudíž nedílnou součástí jeho výtvarného díla. Oba prostředí, závodní i filmové, se odrážejí v autorových malířských tvorbách, která se dá, podle něj, považovat za prioritní. Rychlá kola a svět motorů se dá najít v jeho fotorealistických obrazech,

---

<sup>41</sup> Srov. [www.auto-design.cz](http://www.auto-design.cz) [online]. Praha. *Výstava "Václav Král - designér a ilustrátor"* Posl. úpravy 10. 4. 2006 [cit. 13. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://www.auto-design.cz/default.aspx?id=48&ido=48&sh=292280807>



kteře zaznamenávají lesklé detaily starších motorek a ladnost klasických aut. Zpracovává například i detaily pístových motorů a jejich částí, které mají ojedinělou strukturu. Právě ve stylu hyperrealismu, který byl v té době fenoménem v USA, je soubor jeho děl nejpočetněji zastoupen.<sup>42</sup> Přispěl k vývoji tohoto stylu u nás a zasadil ho do středoevropského kontextu. Ve své tvorbě dokonce předjímá množství defilových proudů umění druhé poloviny dvacátého století, jako byly například geometrická abstrakce, fotorealismus nebo umění instalace.<sup>43</sup> (Viz. Příloha XXIII.)

#### 2.4.1.3 Lubo-Plachý

Lubo-Plachý je český amatérský malíř obrazů s automobilovou tematikou. Narodil se v roce 1958, v současné době žije se svou ženou a dětmi v malé vesničce v podhůří Vysočiny. Už od mala byl fascinován rychlými závodními auty a v nich benzínem. Když byl ještě ve školním věku, našel lapací autík na plechovku s barvou, ta se rozlila a vytvořila tak prázdný obrazec, kterému rozuměl jen on sám. Z výtvarného hlediska tím byl natolik zaujat, že se rozhodl se v této oblasti realizovat. Ve svém životě tudíž spojil své dvě velké vášně, malování a automobily. Malování se v něm jako koníček ve volném čase, ve všech technikách a zpravidla je spíše samoukem. Při tvorbě používá především techniky tempery, pastelu nebo perokresby. Jeho pole působnosti spadá k výjevům ze závodního pole, starých veteránů projíždících malebnou krajinou, ale i zobrazování nových moderních aut na pláři u moře, i v úpatí skal. Zároveň dokáže ztvárnit pohyb, a dokonale tak navodit pocit divoké jízdy, který na nás mnohdy dýchá. Tímto výtvarem je mi samozřejmě velmi sympatický. Z jeho stylu se dá mnoho odpozorovat, je na hranici realismu a abstrakce, čímž na mě tímto spojením působí zcela unikátně. V obrazech dbá především na souhru švů a stínů. Při vyjádření modelace používá především všechny možné barevné kombinace. Neuvěřitelné je, jak dokáže vystihnout lak a barvu vozidla,

---

<sup>42</sup> Srov. DOSTÁL, M. [www.ngprague.cz](http://www.ngprague.cz) [online]. Praha. *TISKOVÁ ZPRÁVA: Theodor Pištěk o Ecce Homo* Posl. úpravy prosinec 2012 [cit. 14. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://www.kultura21.cz/vytvarne-umeni/5324-theodor-pistek>

<sup>43</sup> Srov. KONÍKOVÁ, O. [www.kultura21.cz](http://www.kultura21.cz) [online]. Praha. *Ecce Homo - Theodor Pištěk a nebo krásná auta a motorky mluje dodnes* Posl. úpravy 20. 10. 2012 [cit. 14. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://www.ngprague.cz/cz/128/3566/clanek/tiskova-zprava-theodor-pistek-ecce-homo/>

pomocí hojného užití bílých ploch, jež jsou tak lesklé, že se v nich zrcadlí okolní krajina, a dochází tak k jejich úžasnému i leckému propojení. Dokáže navodit iluzivní nostalgickou atmosféru, při níž se divák stává součástí znázorované situace. Přítiv bych hodnotila i to, že nepoužívá ostrých černých konturových linií k ohraničení tvarů a malby tak díky tomu neprobíhá příliš tvrdě. Největší radost mám ovšem z toho, že jsem v jeho repertoáru objevila několikrát zpracovaný typ BMW Z3, který jsem také měla tu čest malovat. Mohla jsem tak na své výsledné práce porovnat a načerpat inspiraci. Z jeho díla bych za nejlepší označila obrazy s názvy ŠZ bahna veně, kde závodní vozidla značky Ford projíždí zabahnou krajinou, předními koly vjíždí do louže a následně dochází k dramatickému vytrysknutí proudu vody zasahující téměř jednu třetinu obrazu. Voda je realisticky zpracovaná a navozuje pocit neklidu a akce. V obraze ŠKobra Cobra je sice znázorněn starý vůz, avšak je zachycen na projíždě parkem za krásného slunečného počasí, emulsií nasvědčuje jízda se staženou stěhou, a pomocí veselých pestrých barev vzniká vyzařující elán, energie a radost ze řízení. Dokonce cítíme, jak na nás dýchá vřelá letní teplota. Dalším zdařilým dílem je ŠKo kolapě, kde již sám název jasně naznačuje, že se jedná o drahý luxusní sportovní vůz upoutávající pozornost mladých atraktivních žen. Krásné červené BMW Z3, v podvečerním světle, se západem slunce expresivního charakteru, odrážející se na kapotě, jedoucí do neznámé budoucnosti se dobrodružstvím. Auto vytváří zářivou dominantu v jinak chladně pastelovém pozadí. Stejný typ vozu je zpracován i v dílech ŠSíla a krásně a v ŠNa pláň. Optimálně navození nostalgického dojmu poskytuje obraz ŠKonec nad jíždě. Malíř zde zachycuje jezdce v kombinéze a v helmě, jak po poruše motoru odstupuje ze závodu. Můžeme pocítit i závodnickovo rozhořčení, když po opuštění svého vozu ani nezavěsí dveře. Při chvilce si rovněž sundává rukavice. Naopak v díle ŠJasný favorit je vidět odhodlaná touha po vítězství, za kterým se do zatáčky řídí zelené BMW. Pokud se do situace dokážeme vžít, v chvílích nám okamžitě stoupne hladina adrenalinu a vnímáme celkové napětí. Onen favorit je od nás do ostrých hran, zatímco zbylí poražení jako by se potáceli v mlze. Podobné emoce můžeme prožít i při pohledu na ŠAndrese, kde se již jedná o vítězné protnutí finálové zátky, a jezdec si nyní jen vychutnává bouřlivého obdivu před ohlédávajícím davem. Pro jejich potěšení přidává smyk, díky čemuž se od zadních kol zdvihá sněhová mlha. ŠJá letíme, tak se nazývá vůz, optikou značka BMW, doslova letící závodním polem za tmavého chladného večera. Nadměrná rychlost po njetí na přímou vozovku způsobilá, že se

kola odlepila od země a závodníci přeletěli horizont. Krásnou zajímavostí je následné provedení přední nápravy, kterou malí neopomněli vzít v úvahu, a realisticky zachytil a zaznamenal, což dojem opravdového výjevu jen umocnilo. Dalším obrazem ze závodního prostředí je šSehraná parta. Zde je bílé vozidlo s reklamními nápisy momentálně v péči svých týmových konstruktérů a mechaniků dodávajících mu potřebnou péči. Tady máme vidět snahu o propojení tohoto tématu s figurálními motivy. Hodně podobné je i šStaré depo a obraz šV Rakousích, který je navíc obohacen o ukázkou místní typické lidové architektury. Názvem šCestou necestou nám ukazuje terénního bavoráka řady X5, jež se prodírá nevídanými krajinami a svou silou značí, že ho čeká dlouhá a náročná cesta, na kterou je vybaven automatickou převodovkou, aby tak zajistil svému majiteli co nejvyšší pohodlí. V podobném rázu se nese i obraz šMoje píska, kde je opět terénní SUV (Poznámka: Z angl. Sport Utility Vehicle = sportovní užitkové vozidlo) značky BMW, vyztužená zpevněnými rámy, pneumatikami s hlubokým vzorkem a dobře odpruženými nápravami, aby takovou náročnou situaci zvládlo. Opět máme cítit sílu a dravost, s kterými se vozidlo hbitě pohybuje. Pocit, jako kdybych stála před skutečným autem, ve mně vyvolává obraz s názvem šModrý elegant. Je na něm zobrazen krásný, zachovalý černý veterán, který je modelovaný pomocí intenzivních kontrastů mezi světlými odlesky a tmavými místy. Nemohu si odpustit zmínku o dokonale vyvedené elní masce, její části jsou z kovu a železa a vypadají opravdu v rohách. To samé platí i o zpracování čířích světlometů, jež naznačují skleněnou strukturu. Jako speciální efekt zde působí zrcadlově lesklá kovová lišta, na které se odráží část předních světel a opět tak navozuje dojem skutečnosti. V dílech šPlnokrevníci a šPodzimní nostalgie jsou vyobrazena dvě červená BMW, starší a novější typ, jejichž znázornění je taktéž realistické, a to především díky značnými odlesky na kapotách a sklech, v nichž se skví části okolních stromů a krajiny. Mezi výčet dalších děl patří dále šLadná linie, šNenápadný, šNostalgie, Nula dvojka, šStará láska, šSuper klasa, šElma v akci, šVětr ve vlasech, šHvzda dne, šChcete mě, šNejmenší dědek a šOtevřený elegant, kde zpracovává vesměs stará témata. Novější ukazuje již v obrazech šLetní radosti, šMalý krasavec, šV lesku slunce, šNa léto, šSlunce v duši, šLesk slunce, šZa horizont, šZa sluncem a na šDlouhé cestě, kde se už z názvu dá vyčíst, že zde bude hlavním hrdinou slunce a světlo hrající si s barvami jednotlivých aut. Atmosféru závod

m fléme na erpat je-t z d l š24 hodinõ, šDenimõ, šEpilogõ, šJako za mladaõ,  
šJsem prvníõ, šKdysi v depuõ, šKrakono-ovoõ, šMalý dravecõ, šNa plný plynõ,  
šStádo koniõ, šZelená vedeõ, š21 zatá ekõ, šHo íõ, šOstrá zatá kaõ,  
šVzh ru do vrchuõ, a šP ed cílemõ.<sup>44</sup> (Viz. P íloha XXIV.)

#### 2.4.1.4 Ji í Rame-

Ji í Rame- je dal-ím z eských amatérských um lc zabývající se automobilovou  
tématikou. Narodil se roku 1954 v D ín , nyní flíje se svou flénou a dv ma syny  
v Praze-Lánech, kde i momentáln tvo í. P vodn vystudoval strojní pr myslovou  
-kolu a flivil se jako konstruktér. V roce 1973 byly jeho kresby poprvé vyti-t ny  
v asopise Sv t motor . Následn se stal redaktorem asopisu Automobil, kde m l tudífl  
mofnost p íspívat a svou ínnost pravideln publikovat. Prezentoval se ale i v dal-ích  
motoristických asopisech, jako nap íklad Motoristická sou asnost, Autotip nebo  
i n mecký Fernfahrer Magazin. Od roku 1990 se stává svobodným motoristickým  
výtvarníkem. Za dlouhou adu let absolvoval pár vlastních výstav a jeho obrazy  
dokonce vlastní mnoho eských i zahrani ních automobilových závodníku a firem.  
V um lecké ínnosti je samoukem, mezi nej ast j-í techniky pat í kresba tuflkami,  
v malb pak kva-ový akvarel a tempera. V sou asnosti up ednost uje techniku akrylu.  
Jeho záliba je p ímo afl fanatická. Je posedlý automobily, nejlépe kdyfl jsou v ur íté akci  
a výjevy jsou nej ast ji op t ze závodních polí spojených s figurální tématikou.  
Jeho styl je realistický, zpracovaný s jistou dávkou expresivity, jífl je vytvá en onen  
energický pohyb. V porovnání s Ji ím Plachým u n j nehraje takovou roli kontrast  
sv tla a stínu, v lacích karoserií se neobjevují tolik p ehnané fotografické odlesky,  
valéry jsou zpracovány do ztracena, a tvo í rovnom rné p echody. Ostrých p echod  
mezi odstíny je minimum. Paleta barev je rozmanitá a plná pestrých energických tón .  
Mezi zobrazované vozy pat í nap íklad vysoce sportovní Peugeot 206 WRC,  
Mercedes DTM, Ford Escort Cosworth, Aston Martin, Mitsubishi Lancer Evolution 7,  
Chevrolet Corvette, Ferrari R40, Ferrari 360 Modena, Ford Focus WRC,

---

<sup>44</sup> Srov. PLACHÝ, L. [www.plachyart.cz](http://www.plachyart.cz) [online]. B. n. Posl. úpravy 2009 - 2013 [cit. 10. 6. 2013].  
Dostupné na WWW: <http://plachyart.cz/>

Octavia WRC Evo 1, Porsche Carrera Targa Turbo, nebo Bugatti EB 110.<sup>45</sup>  
(Viz. Příloha XXV.)

#### 2.4.1.5 Daniel Těnkový

Daniel Těnkový je malíř, sochař a grafik. Studoval SUP<sup>TM</sup> v Uherském Hradišti obor sochařství a poté také obor grafický design. Dále vystudoval Fakultu Výtvarných umění při VUT v Brně. Od raného dětství nacházel zálibu v okolním automobilovém světě, zejména byl fascinován prostředím motoristického sportu. Předmět dává spíše starším automobilům, mezi jeho favority patří vozy z 20. až 70. let minulého století, hlavně špičkové značky Mercedes a poválečné Auto Uniony. Tvoří technikami akvarelu, akrylu, ale i oleje. Jeho obrazy vlastní dokonce i někteří celosvětově známí závodníci, jakou jsou třeba Kimi Räikkönen, David Coulthard, Niki Lauda, i Jean Todt.<sup>46</sup> (Viz. Příloha XXVI.)

#### 2.4.2 Zahraniční umělci

##### 2.4.2.1 Mike Kim

Mike Kim žije ve Spojených státech amerických, v Los Angeles ve státě California. Toto prostředí mu jistě dává divoký a silný impuls pro nabírání inspirace při jeho tvorbě. Zabývá se především malováním sportovních aut. Obrazy jím vypadají, jakoby byly upravené počítačovým zpracováním. Styl je jednoduchý, výrazný a moderní. Jde hlavně o vyjádření umění pracovat s hrou světla a stínů, a s nimi souvisejících odrazů a odlesků. V tónu volí tmavé nebo černé pozadí bez naznačení umístění do nějakého výrazného kontextu.<sup>47</sup> Když ufl se přeci jen odvážně, a chce být kreativní, volí abstraktní prostředí vytvořené z převládajících barev na autě a na obraze.

---

<sup>45</sup> Srov. RAME<sup>TM</sup>M. [www.jirirames.cz](http://www.jirirames.cz) [online]. B. n. *Jiří Rameš* – Posl. úpravy 11. 5. 2013 [cit. 12. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://www.jirirames.cz/>

<sup>46</sup> Srov. [www.nemostudio.cz](http://www.nemostudio.cz) [online]. Nedařov MgA. *Daniel Těnkový* grafik, sochař, modelář a výtvarník Posl. úpravy 2013 [cit. 12. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://www.nemostudio.cz/o-me/>

<sup>47</sup> Srov. [www.ccardesignclub.7x.cz](http://www.ccardesignclub.7x.cz) [online]. Praha *Mike Kim* Posl. úpravy 23. 2. 2013 [cit. 10. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://cardesignclub.7x.cz/rubriky/galerie/profi-design/mike-kim>

Další zajímavostí je, že maluje na široký formát, kde může dát prostor délce vozidla, na které pak zdaleka ukazuje své výtvarné schopnosti. Jistou pozoruhodností je i absence veškerých nadbytečných detailů, tíhnoucí téměř k stylizaci.auta jsou holá, zná jená spíše v protáhlých liniích udávajících nejtypičtější rysy a tvary. Mezi nejčastěji zobrazované automobily patří Ferrari F40, Porsche 906, Toyota GT-One, Alfa Romeo a mnoho dalších.<sup>48</sup> Vytvořil i několik vlastních konceptů. Jeho tvorbu hodnotím velmi pozitivně, neboť vystihuje jen to podstatné a přináší svůj moderní dojem, což je při zpracovávání takového tématu opravdu důležité. (Viz. Příloha XXVII.)

#### 2.4.2.2 Andrey Sulemin

Andrey Sulemin pochází z Ruska, kde studuje na Moskevské státní univerzitě. Jeho práce mají převážně grafický, počítačově upravený ráz nebo jsou vytvořeny hodnota ilými vodou editelnými barvami. Tento mladý ruský designér má neskutečný cit pro barvy. Obdivuhodně zachází s rozmývatelnými pastelkami a akvarely.<sup>49</sup> Jeho díla na mě působí, jako by si nejdříve udělal skicu v ruce nebo na počítači, tu následně vytiskl, a do ní teprve začal zapouštět akvarelové vodové skvrny. Tudiž pracuje s kombinovanou metodou, jež ve finále vyznívá velmi originálně. Někdy dokonce vezme několik stejných výtvarných podkladů, ale následně zpracuje každý z nich jinak a my je tak můžeme shlédnout a porovnat. Tato kombinovaná technika je opravdu nesmírně zvláštní a zajímavá, vyvolává v nás pochybnosti a rozpory, zda koukáme na realistickou koncepci, anebo na malované imaginární umělecké dílo. Jeho akvarely disponují značným množstvím použitých barev, jež se do sebe zapíjejí a vytvářejí krásné valéry. Pozadí je taktéž graficky vyvedeno, málokdy doplněné dalším jiným motivem. Mezi vozy, které nejčastěji ztvárňuje, patří BMW Z4 roadster, BMW řady 7, ale také vlastní návrhy každého typu vozidla, dále spodobnil design automobilů značky Renault, kterým vytvořil velmi progresivní koncepty. U jednoho například protáhl elní sklo směrem dozadu až k zadním dveřím, takže zde chybí stěcha, místo níž vznikla velká

---

<sup>48</sup> Srov. [www.mikekimdesign.blogspot.cz](http://www.mikekimdesign.blogspot.cz) [online]. B. n. *MK* Posl. úpravy 23. 2. 2013 [cit. 10. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://mikekimdesign.blogspot.cz/>

<sup>49</sup> Srov. [www.carsdesignclub.7x.cz](http://www.carsdesignclub.7x.cz) [online]. Praha *Andrey Sulemin* Posl. úpravy 30. 7. 2011 [cit. 10. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://carsdesignclub.7x.cz/rubriky/linky/andrey-sulemin>

prosklená plocha. Andrey Sulemin je obzvláště pozoruhodný umělec, který má, dle mého názoru, slibnou kariéru ještě před sebou. Jifiť má ve své auto-designu nemalé jméno<sup>50</sup> (Viz. Příloha XXVIII.)

### 2.4.2.3 Rob Ibjema

Opravdu vynikajícím a unikátním umělcem je Rob Ibjema. Pochází z města Bilf ve Walesu nacházející se ve Velké Británii. Více konkrétních informací se mi o něm získat bohužel nepodařilo, avšak jeho díla jsou sama o sobě celkem vypovídající. Jeho styl by se dal označit jako impresionistický. Ještě bych, třeba mnohdy až pointilistický, nebo je obraz místy tvořen pomocí neutrálných bodů, takže ať už lidské oko vnímá následně jako souvislý celek. V kombinaci s motoristickými výjevy opravdu berou dech. Používá techniku akrylu a akvarelu. Znatelné tahy jsou prováděny širokými kulatými štětci zanechávajících dlouhou stopu. Vše je tvořeno jemnými odstíny pastelových barev, naopak syté a výrazné základní barvy moc přednost nedostávají. Výjevy jsou nejčastěji ze závodního prostředí aut, ale v současné době se v něm především zobrazování monopostů Formule 1. Nechybí ani několik detailů zachycujících noční prostředí na závodištích. Mezi zajímavé obrazy patří například Audi Quattro, Lancia LC2, Martini Porsche 911 Turbo, Corvette, Le Mans 1982, 67 Camaro, Targa Alfa, N.A.R.T. Ferrari 512, Audi Etron<sup>51</sup>, a s tematikou formulí pak ještě Vettel Weltmeister, Abu Dhabi GP 2010, Sebastian Vettel Worldchampion! nebo Korean Grand Prix 2010.<sup>52</sup> (Viz. Příloha XXIX.)

### 2.4.2.4 Irina Kuksova

Irina Kuksova je mladá umělkyně a malířka pocházející z Ruska, studující v Itálii a od roku 2009 flující v Dublinu v Irsku. Pokud hledáte umělce, který dokáže zachytit

---

<sup>50</sup> Srov. [www.andreysulemin.blogspot.cz](http://www.andreysulemin.blogspot.cz) [online]. B. n. Posl. úpravy neuvedeny [cit. 10. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://andreysulemin.blogspot.cz/>

<sup>51</sup> Srov. [www.car-a-day.blogspot.cz/](http://www.car-a-day.blogspot.cz/) [online]. B. n. *Sportscars* Posl. úpravy 6. 6. 2013 [cit. 11. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://car-a-day.blogspot.co.uk/search/label/sportscars>

<sup>52</sup> Srov. [www.car-a-day.blogspot.cz/](http://www.car-a-day.blogspot.cz/) [online]. B. n. *F1 2010* Posl. úpravy 17. 10. 2010 [cit. 11. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://car-a-day.blogspot.co.uk/search/label/F1%202010>

dokonalý detail každého pedmetu, a aby jeho schránka nebo vnější obal byl v souhře světla a stínu a jejich následné reflexe k tradičnímu pojetí olejové malby, tak Irina Kuksova je ten správný lovce. I když pro ni není problém zobrazovat vjemně v cíl a náměty, její dílo je kladen nejvíce na zobrazování starého klasického automobilového umění, protože jak sama říká, tato auta jsou velmi vzácná jak na pohled, tak na dotek. O malování se začala zajímat již ve svých 4 letech, avšak jen pomocí šaržérů a šklíkyháček, kterým nikdo nerozuměl. Za pár let se v malbě tak zdokonalila, že se dokonce objevili již první zákazníci, kteří od ní chtěli její díla koupit. Po přečtení knihy o Michelangelovi se rozhodla odjet do Itálie, kde toužila vidět vechny renesanční památky, to jí tak nadchlo, že tam nakonec začala studovat výtvarné umění na Akademii výtvarných umění v Miláně. Své vzdělání rovněž doplnila o studium interiérového designu. Ač už se jedná o dílo, portrét lovce, nebo automobil, každý jeho detail, který má Irina nejvíce v oblíbenosti, má tu schopnost vypovídat o jeho vlastníkovi. Pomocí umění se ho pak snaží vyjádřit. Když se v tina lidí zadívá na její obrazy klasických aut, na první pohled si myslí, že jsou to fotografie. Ona však říká, že jsou to hodiny a dny koncentrace a soustředění, aby dokázala okoukat každý detail, a správně ho pak přenesla na plátno, aby tam působil tak jako ve skutečnosti. Dá se říci, že se snaží tvořit v duchu hyperrealismu. Mezi nejdlejší její obrazy patří šAston Martin DB4, který byl vyrobený na zakázku. Kvůli tomu musela nastudovat mnoho fotografií z různých úhlů pohledu, aby byl výsledek opravdu totožný. Pozadí zvolila jemnější, aby nezastínilo hlavního aktéra malby. šRacing Green E-Type Jaguar, na tento obraz bylo zapotřebí využít 4 fotografií, aby vznikl konečný celek, jedna pro příjezdové cesty, další pro reflexi, anglickou zahradu a pro samotné auto. V březnu 2008 se Jaguar E-Type umístil na prvním místě v seznamu The Daily Telegraph ze "100 nejkrásnějších aut vech dob". Podobným obrazem je šBlue E-Type Jaguar. šFord Falcon vznikl pro jednoho chlapce, který žil 10 let v Austrálii, poté se přestěhoval do Irska, ale svého šmiláka si nemohl vzít s sebou. Proto si jej nechal vymalovat, aby ho mohl mít i později stále na očí. Mezi další obrazy patří například šMercedes Benz 300 SEL, šBrach Boogie, šAlfetta 159, šBMW M3 Nurburgring nebo šJaguar XK150.<sup>53</sup> (Viz. Příloha XXX.)

---

<sup>53</sup> Srov. [www.irinakuksova.ie](http://www.irinakuksova.ie) [online]. Dublin *Irina Kuksova* Posl. úpravy 2010 a 2012 [cit. 11. 6. 2013]. Dostupné na WWW: [//www.irinakuksova.ie/](http://www.irinakuksova.ie/)



#### 2.4.2.5 Walter Gotschke

Walter Gotschke je ikona n meckého automobilového malí ství. Narodil se v roce 1912 v rodin ková e, jako –esté ze sedmi d tí, v Horním Bene–ov na Bruntálsku. Vystudoval architekturu a pozemní stavitelství na odborné –kole stavební v Brn . Zde se také roku 1930 konala první Masarykova Grand Prix, na kterou byla vypsána sout fl o vyhotovení nejlepšího reklamního plakátu. Walter Gotschke tuto sout fl vyhrál, díky tomu m l pozd ji vstup na v–echny závody zdarma, kde tak mohl za ít erpat inspiraci k motoristickým nám t m. Pozd ji se flivil jako grafik, v automobilové firm Daimler-Benz ve Stuttgartu zhotovoval technické výkresy a r zné prospekty, poté pro tuto firmu v rámci dal–í sout fle vytvo il kalendá , u n jfl pouffil techniku s kva–ovými barvami, jeffl pro n j z stala charakteristická po celý zbytek flivota. Pro jeho dal–í vývoj byla d lefflitá událost, kdy v Bregenzu potkal kolonu amerických aut, která m la namí eno na slavnosti do TŤýcarska. Od té doby namaloval spoustu obraz s tématikou seskupení vozidel projíffl jících r znými, nejen evropskými m sty.<sup>54</sup> Nej ast j–í imprese pocházejí ze závodního prost edí nebo dopravních situací. N která díla jsou vytvo ena rychlými barevnými fleky p sobících expresivn . Málo se v–ak poukazuje na jeho um ní a schopnost malí sky ztvárnit lidské výrazy v obli eji, nebo jejich postoje na ulicích, i detaily historických dom , budov, památek i krajiny, jeffl jsou taktéffl dokonale vypracovány. Jistou Gotschkeho vychytralostí je v n kterých dílech pomocí naráffek mofné vypozerovat šválkuo tehdej–ích dvou nejsiln j–ích n meckých automobilek zna ek Mercedes a AutoUnion v dob Hitlerovy T etí í–e a druhé sv tové války. Svou práci publikoval v mnohých automobilových asopisech.<sup>55</sup> (Viz. P íloha XXXI.)

---

<sup>54</sup> Srov. [www.cs.wikipedia.org](http://www.cs.wikipedia.org) [online]. B. n. *Walter Chotschke* Posl. úpravy 10. 6. 2013 [cit. 11. 6. 2013]. Dostupné na WWW: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Walter\\_Gotschke](http://cs.wikipedia.org/wiki/Walter_Gotschke)

<sup>55</sup> Srov. [www.cardsignclub.7x.cz](http://www.cardsignclub.7x.cz) [online]. Praha *Walter Gotschke* Posl. úpravy 22. 2. 2013 [cit. 11. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://cardsignclub.7x.cz/rubriky/homepage/auto-a-umeni/walter-gotschke>

#### 2.4.2.6 Przemus

Při hledání nejznámějších malířů automobilové tematiky jsem jednou náhodou narazila na jednoho malíře a kreslíře luxusních sportovních vozů, který pochází z Varšavy v Polsku. Tvoří pod pseudonymem Przemus<sup>56</sup>, a svá díla prezentuje pod označením „Realistic Car Drawings“. Z jeho prací jsem nesmírně nadšená. Maluje přesně podle svých představ, proto s ním v mnohém sympatizuji. Témata jeho obrazů sahají od zobrazování značek Mustang, Porsche, BMW, Ferrari až k Lamborghini, ale i mnohých dalších. (Viz. Příloha XXXII.) Jelikož o něm nikde není dostatek jakýchkoliv informací, napadlo mě ho osobně kontaktovat pomocí emailu v anglickém jazyce, a pořídit ho, zda by mi neposkytl nějaké údaje o sobě a o jeho výtvarné činnosti pro účely bakalářské práce. Byl tak velmi ochotný a mou práci zaujatý, takže informace zaslal obratem. Zde je nyní přepis jeho odpovědi z anglického jazyka:

*ŠDobrý den,*

*Moc děkuji, je skvělé, že se Vám moje práce líbí.*

*Malování jsem se vnoval od dob mateřské školy, ale profesionálně teprve přes 3 roky. Jsem samouk, nenavštěvoval jsem žádnou uměleckou školu ani kurz. Moji klienti jsou většinou z USA a jsou to automobiloví nadšenci, stejně jako jsem já. Oni prostě chtějí mít svůj jeden jediný a vlastní kus v realistickém stylu, ve kterém tvořím právě já. Také kreslím domy, letadla, motocykly, luny, ale auta jsou právě moje nejoblíbenější. Ještě dělám nějaká loga a webové projekty.*

*Nyní je kreslení mým plným pracovním úvazkem. Používám jen tužky a fixy, někdy barevné tužky a inkoustová pera, aby všechny odstíny působily opravdově. Chci-li dokončit jednu kresbu, musím na výkresu pracovat 8 až 20 hodin v závislosti na množství detailů. Zatím jsem žádnou vlastní výstavu neudělal, ale nyní se snažím pracovat na něm, kde bych mohl své práce ukázat lidem. A pro tvořím právě nová,*

---

<sup>56</sup> Srov. [www.przemus.deviantart.com](http://www.przemus.deviantart.com) [online]. Varšava Przemus Posl. úpravy 2013 [cit. 19. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://przemus.deviantart.com/>

*moderní auta? Třetí otázka. Někdy také dělám klasiku, ale v nových autech, jako jsou vozy Ferrari, Porsche nebo Lamba, je něco, co se mi opravdu líbí. Právě podobně jejich agresivní linky.*

*Doufám, že jsem odpovídal na všechny otázky.*

*Děkuji.*

*Przemek*

(Viz. Příloha XXXIII.)

### **2.4.3 Luxusní sportovní vozidla**

Zajímavým propojením světa sportovních luxusních automobilů a světa umění je netradiční šmalování autem. Jedná se o to, že řemeslníci uměleckého díla se stávají přímo samo vozidlo, které svou jízdou na čtyřech kolech vytváří netradiční barevné abstrakce. Mezi taková nejznámější díla patří výtvořitelé Robina Rhodeho pocházejícího z Jihoafrické republiky. Je to umělec, který se narodil v roce 1976 v Kapském městě a nyní žije v Berlíně. Jeho umění se zaměřuje na propojení sportovními zkušenostmi ze státních kolejí s kulturami, které se mu líbí. Důležitý je pro něj proces vzniku. Rhode v rámci jeho série „An Experience of Joy“ vytvořil ojedinělou malbu na plátno oboustranných rozměrů 30x 60 metrů, které bylo složené z jednotlivých segmentů. Monumentální plátno bylo tudíž velké skoro jako fotbalové hřiště, na němž viditelné se obrazce jsou v primárních barvách červené, žluté nebo modré. Každá z barev byla individuálně aplikovaná pomocí dálkově ovládaných trysek umístěných v blízkosti náprav BMW Z4. O to je to zajímavější spojení, protože si pro svou tvorbu vybral rychlý a obratný sportovní vůz, jehož vlastnosti tím pádem jen umocnily dynamický ráz malby. Pro tuto přesnost vznikly i speciální pneumatiky. Abstrakce vyjetých kolejí mají rytmus, a barevné skvrny, křivky nebo kružnice ukazují radost z jízdy takovým sportovním vozem, jako je BMW Z4, a jak moc si i tento zážitek dokáže obyčejný člověk užít. Použití vysoce výkonného auta jako špičkové povahy za sebou, jak podhalit vztah mezi emocemi, technologiemi a lidskou myšlenkou. Tento proces formování je stejně důležitý jako samo dokončení díla. A kolik věcí se spojí náhodným dojemem, nic nevzniklo jen tak. Každý pohyb byl plánován

do posledního detailu a je výsledkem obrovského technického úsilí, které trvalo více než dvanáct hodin. Umění má mnoho podob. A dá se dlat tím vším. Teba i autemí <sup>57</sup> (Viz. Příloha XXXIV.)

---

<sup>57</sup> BOERIU, H. [www.bmwblog.com](http://www.bmwblog.com) [online]. B. n. *New BMW Z4 o Painting Dynamics*. Posl. úpravy 20. 12. 2008 [cit. 21. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://www.bmwblog.com/2008/12/20/new-bmw-z4-painting-dynamics/>

### 3. Praktická část

Při výběru vozů, které jsem se rozhodla ztvárnit, jsem vybírala především podle toho, která se mi líbí, a která já sama obdivuji, a dále pro jejich vzhled nebo jízdní vlastnosti, i společensky uznávanou historii dané automobilky. Mezi mé favority se dostaly vozy Lamborghini Gallardo, BMW Z4 E89 M Roadster v úpravě Hamman a Ferrari 458 Italia.

Praktická část pro mne byla jakýmsi experimentem, jak si já sama osobně dokážu poradit se zadanou tematikou. Jelikož mám v malbě v tomto směru za sebou vypracování jen jednoho kusu pro soukromé účely, byla jsem sama zodpovědná, jak si s náročností tohoto úkolu poradím, a jaké budou ve finále výsledky. Když to zhodnotím, v něm pro mne byly přínosem, ale zároveň přinesly i trochu zklamání. Ale k tomu všemu se zanedlouho dostaneme.

Auta jsou zajímavým, netradičním námětem ke zpracování. Od začátku jsem věděla, že svět postarších klasických vozů mne absolutně neláká, tudíž moderní sportovní verze pro mne byly jasnou volbou. Vystála otázka, jaká auta vůbec zvolit, pro právě tyto konkrétní typy a jak je zkusit vyobrazit.

#### 3.1 Lamborghini Gallardo

Z předložených zkušebností jsem malovala černý kabriolet BMW Z3, který, dle mého názoru, hodnotím jako mimořádně zdařilý. Byl vyhotoven na formátu A1, kombinací tempery a akrylových barev, v duchu realismu. Na stejnou metodu jsem chtěla navázat i nyní, protože se mi osvědčila. Jako své první auto pro bakalářskou práci jsem zvolila Lamborghini Gallardo. Bylo to proto, že mám jakousi úctu k historii designu této automobilky, a obdivuji ji za to, jakou jedinou cestou design posunula. Unikátní je, že tvary jejích aut mají futuristické a hranaté tvary, jež jsou pro ni charakteristické dodnes. Za celou širokou škálu vozů jsem vybrala jednoho zástupce, právě jímž zmíněné Gallardo. Líbí se mi na něm souhra jeho ostře zezaných tvarů, jež jsou v harmonii s myšlenkou celkového vozu. Má dokonale aerodynamický tvar a

vzduch po něm p i jízdu jen kloufle. Nic na něm není p ehnané, co by m v uceleném dojmu ru-ilo. Absolutně nebudí dojem p eplácánosti, a ve-keré technické nezbytnosti jsou uspo ádány systematicky. Nejvíce emocí ve mn vzbuzuje tím, jak je široké a nehorázn nízké. Zaujala m na něm i jeho ojedin lé zelené barevné provedení, protofle je typické p eváfn pro tento typ. P i jeho realizaci jsem nejprve zkou-ela skicovat<sup>58</sup> v z z n kolika úhl pohledu, abych pozd ji vybrala ten nejvhodn j-í. Skici tuflkou byly jen na formátu A4 a A3, a sloufily jen jako orienta ní podklady. Pro hlavní malbu jsem zvolila kladívkový papír formátu A1, na n jfl jsem si tuflkou p edem p ipravila p iblífný ná rt. D íve nefl jsem za ala pracovat šnaostrož, snaffila jsem se promyslet uspo ádání linií a barev na plochu podloflky tak, aby na diváka p sobila esteticky v souladu s harmonií.<sup>59</sup> Vfdy jsem si ur ily, která ást vozu bude na obraze dominantou. V p ípad šzeleného býkaž to byla p í a kolo z pravoboku. Nejprve jsem malovala pozadí. Zvolila jsem do n j barvy tlumené, tudífl s p ím sí bílé a erné, které p vodním barvám ubírají na sv fletí<sup>60</sup>, a nechají tak vyniknout hlavní objekt. Dále jsem nanesla první vrstvu akrylových barev, aby vznikla podmalba. Po zaschnutí jsem za ala jednotlivé ásti modelovat pomocí tah t , abych dala každému dílu pot ebný objem, jelikofl sv tlo a stín je taktéfl kompozi ním initelem.<sup>61</sup> Dále jsem vypožorovala, kde je na aut nejv t-í stín, a tam nanesla tmavé barvy. Snaffila jsem se ho vyjád it nej ast ji ernou barvou, která se stup ovala do edé, s p ím sí stejné zelené, jakou bylo malováno auto, aby se ukázalo vzájemné barevné p sobení. Pro modelaci sv tla jsem naopak pouffila barvu bílou, ale v tomto p ípad jen minimáln , nebo Gallardo je v originálním zbarvení od výrobce dodáváno na trh ve flutozelené perleti, tím pádem jdou ve-keré odlesky z jakéhokoliv úhlu doflluta. S tímto ohledem jsem se snaffila p evládající zelenou modelovat. Bílou jsem naná-ela ve v t-ím mnofství na odlesky sklen ných ploch, dále na nejvystouplej-í místa karoserie, a na n které hrany, aby vynikla jejich ostrost. Celek p sobí spí-e chladn , flivost p idává flutá barva. Jelikofl tento typ vozu má mnoho r zných vý ez a otvor ,

---

<sup>58</sup> Srov. HARRISONOVÁ, H. Kreslení tuflkou a pastelem. Praha: Svojtka & Co., 2000. ISBN 80-7237-251-3. s. 46

<sup>59</sup> Srov. BROfiOVÁ, V., PE INOVÁ, M. *Kreslíme, malujeme, modelujeme!* 1. Vydání. Praha: Fortuna, 1993. ISBN 80-7168-018-4. s. 111

<sup>60</sup> Srov. Tamtéfl; s. 99

<sup>61</sup> Srov. Tamtéfl; s. 30

bylo podstatné zachytit, jak se jednotlivé části navzájem ovlivují. Znamý stín u země vrhalo i auto samotné, výrazný je i prostor pod blatníky u kol. Pokud jde o kola, ta jsou pro jejich nárokovou lenitost malována tenkým –t tcem, aby se mi povedlo je co nejlépe zaznamenat a neubrat jim na jejich dmyslném stídání oblých ploch. Kola jsou nejdetailněji provedena, a je v nich nejvíce patrné stídání kontrastu mezi svtlem a stínem. Celkový obraz se nese spí–e v duchu realismu s nepatrnou dávkou expresivity. Jsou zachovány linie vozu, a tím umocují istotu provedení. Podle mého názoru je to nejlépe provedené dílo z celého souboru, protoře jsem se v n m svým stylem malby nejvíce na–la a realizovala. Také m nejvíce bavil. (Viz. P íloha XXXV.)

### **3.2 BMW Z4 E89 M Roadster v úprav Hamman**

Druhým vozem v ad , který jsem se rozhodla ztvárnit, byl bílý kabriolet BMW Z4 E89 M Roadster v úprav Hamman. Postup práce byl obdobný, jako u p ede–lého Lamborghini. Nejprve p edcházelo pár rychlých skic, podle kterých jsem vybrala nejlep–í pohled, a ten jsem nadále zaznamenala op t na kladívkový papír formátu A1. Tento typ vozu je úpln jiné konstrukce neřl ty p ede–lé. Nejrozlehlejší částí je p í a protáhlá kapota, která podléhá nejr zn j–ím perspektivním zkratkám. Zvařovala jsem, zda nezvolím pohled z boku, abych dala vyniknout tomu ojediná lému p ednímu prodloužení, ale vzhledem k tomu, ře automobily zna ky BMW mají charakteristickou elní masku tvo enou ze dvou protilehlých otvor se svislým řebrováním, nemohla jsem si odpustit takový typický prvek vynechat. P í pohledu p ímo zp edu by zase nevynikly znaky roadsteru, a to stařená st echa a otev ený interiér. Jako neoptimáln j–í se tedy nabízela poloha z poloprofilu, nyní levobok p í stran ídi e, který p ede–lé moflnosti kombinuje, a m ře tak být zobrazeno to nejpodstatn j–í. Jeho celková koncepce je tvo ena z ladných plynulých k ívek. Stylizace se řralokem je zde snad je–t více umocn na, neřl u jeho p edch dc Z3 a Z1, ze kterých tento model vychází. U typu Z3 je podoba s mo ským dravcem umocn na řebrováním po stranách p ípomínající dýchací řábry. U Z4 je tento prvek taktěřl

ponechán, ale je jí elegantnější.<sup>62</sup> Nejprve jsem oproti vyhotovila podmalbu. Na pozadí jsem vybrala barvu modrou do horní části, do které jsem promíchala trošku okrové, aby nepůsobila nepřírodným dojmem. Ve spodní části převládá světlá barva, která obsahuje oranžové odlesky od oranžové barvy lokální<sup>63</sup>, která je umístěna na discích kol. Když uhlídáte o kolech, snažila jsem se je modelovat a stínovat pomocí komplementárních<sup>64</sup> barev. V případě oranžové to byly odstíny modré, dosáhla jsem efektního kontrastu. Pár oranžových ploch se objevuje i na karoserii, která je jinak bílá. Bílá místa jsem zachovala na nejvyšších hranách a tam, kde tolik nepůsobí stín. Modelaci oblých tvarů jsem prováděla pomocí modré barvy, kterou jsem podle potřeby stupovala. Lze pozorovat vzájemné působení a ovlivňování barev mezi sebou. Nejdetailněji jsem vypracovala přední část vozu. Zde je důkladně zpracovaná i rákoska optika, která je pro novější bavoráky typická. Je celkem dost lenivá, proto jsem jí nechala dlat v náznacích, aby zůstala zachována její jedinečnost. To samé platí u provedení přední masky vozu. Ta je svisle řezaná, a krásně se zde stýká kontrast mezi světlým a stínem. Světlo se odráží na nejvyšších místech jednotlivých řezů, která se pozvolna prolamují, a následně oproti pohlcuje tmavý stín. Celá přední část je zpracována realisticky, není zbytek vozu, kde jsem se snažila po konzultaci s vedoucím práce jít o větší expresivnější výraz než u předchozího Lamborghini. Expresivitu jsem se snažila uplatnit i v odrazech plochy předního skla, abych zabránila nechtěnému ostrému vhledu do interiéru, a navodila tak iluzi polopropustnosti. Tento obraz hodnotím taktéž poměrně záporně. Nejvíce se mi na něm líbí barevná kombinace bílé, modré, oranžové a černé. A koliv v obraze převládají chladnější odstíny, celek na mne, díky syté oranžové, působí teplým dojmem. (Viz. Příloha XXXVI.)

---

<sup>62</sup> LAUBE, R. [www.auto-design.cz](http://www.auto-design.cz) [online]. Praha. *Test: BMW Z4 sDrive35i*. Posl. úpravy neuvedeny [cit. 19. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://www.auto-design.cz/default.aspx?id=429&ido=47&sh=-418397353>

<sup>63</sup> Srov. PARRAMÓN, J. M. *Světlo a stín*. 1. české vydání. Praha: SVOJTKA a VAVUT, 1995. ISBN 80-7180-044-9. s. 66

<sup>64</sup> Srov. Tamtéž; s. 70



### 3.3 Ferrari 458 Italia

Tímto obrazem v popředí je Ferrari 458 Italia. Vybrala jsem si ho proto, že svou koncepcí, designem a vzhledem je od základu novým modelem. Jelikož je Ferrari závodní vozem nejen v silničním provozu, ale i ve Formuli 1, Ferrari 458 Italia představuje unikátní spojení těchto dvou světů, a ukázala tak výjimečnou provázanost vývoje sériových vozů a královských monopostů. Design tradičně pochází z dílny Pininfarina. Zachovává charakteristický tvar, ale zároveň je nově modelovaný pro lepší, sportovní vzhled a úspornost.<sup>65</sup> Já jsem fascinovaná jeho hlavními, elegantně se vinoucími, liniemi, jež na sebe vzájemně navazují, a po kterých vzduch při rychlé jízdě dokonale sklouzává. Při zhotovování obrazu byl postup práce opět podobný, jako u předchozích dvou maleb. Po pár skicích jsem našla nejvýstižnější pohled, a to z levého boku zezadu, odkud je dobře vidět značně lenitá záď. Při kněm detailem jsou zadní světlomety, které jsou válcovitého tvaru a vyčnívají z karoserie ven, což je běžně nevidané. To samé platí pro středově umístění koncového výfuku, který má tři výústní, a je tak dalším kněm detailem. Pro pozadí jsem zvolila opět modrou barvu s příměsí okrové, aby opět vytvořila fládoucí neutrální pocit. Šmírem dozadu jsem ji ztmavovala pomocí tmavě černé barvy. V popředí je světle modrými přechody. Na zaschnutou podmalbu jsem jako lokální barvu automobilu zvolila červenou, která je pro vozy značky Ferrari typická. Tady jsem ji modelovala pomocí modré, ačkoliv nařadila barvy. Horší to bylo, když jsem chtěla modelovat vystupující zadní část, která byla z perspektivního<sup>66</sup> hlediska dominantou, ale odlesky zde vytvořily narůstavý dojem, který přitom sobě neprotiví. Ten samý problém nastal i u skleněných ploch, kde bílá místa nejsou tolik efektní. V této malbě jsem chtěla uplatnit vztah barevnosti. Ta se projevila nejvíce na kolech. Celkový obraz se nese v expresivním pojetí, které sice malbě dodaly na živosti a energii, ale agresivní, divoké a prudké tahy v něm nejsou mojí silnou

---

<sup>65</sup> MICHAL, J. [www.auto-design.cz](http://www.auto-design.cz) [online]. Praha. *Ferrari 458 Italia: první oficiální představení*. Poslední úpravy neuvedeny [cit. 19. 6. 2013]. Dostupné na WWW: <http://www.auto-design.cz/default.aspx?id=310&ido=48&sh=-2116438057>

<sup>66</sup> Srov. PARRAMÓN, J. M. *Perspektiva pro výtvarníky*. 1. české vydání. Praha: SVOJTKA a VĚTUT, 1995. ISBN 80-7180-020-1.

stránkou. Já mám raději tvarovou čistotu, jemnost a zachování přímých tvarů a rysů, a také ucelený výsledek, který zde díky tomuto stylu malování trochu chybí. V tom bych viděla to své zklamání, o jakém jsem mluvila na začátku. Ale je to jen můj subjektivní pocit. Na něho tento styl může působit opačně, a líbit se mu víc, než předešlá díla reálnějšího charakteru. Pokud bych se měla řídit tvrzením, že švédsko zlé je k němu dobré, tak i tento styl, který mi není tolik blízký, můžu posunout kam dál, a měla jsem alespoň tu přehlednost si něco takového vyzkoušet, jelikož bych se k tomu zřejmě sama ve své vlastní tvorbě nejspíše ani nedostala. Ale pokud bych zobrazování v takovém stylu dávala více času, naučila bych se ho lépe ovládat, lépe ho i zpracovávat, a našla bych v něm také své zalíbení. (Viz. Příloha XXXVII.)

Praktické části jsem se v nově ze všech úseků nejvíce. Obrazy jsem po nasbírání podkladů malovala v každé volné chvíli, a i barevně jsem je volila tak, aby k sobě jako triptych ladily, pokud by se například vystavovaly a ukazovaly někde spolu. Ve všech těchto obrazech je vidět následný posun od reálných forem k expresivním, a také jejich související vývin postupného uvolnění ruky při malbě.

## 4. Závěr

V závěru bakalářské práce bych chtěla shrnout veškeré výsledky mého dosavadního snažení.

Z výtvarné stránky zdvojnásobila, pro moderní sportovní automobily vbec zobrazovat, a jaké klady nám to přináší v kontextu výtvarné tvorby.

V další části si dala za cíl prozkoumat nejdelejší cesty současného auto-designu, především vozů Lamborghini, její futuristické křivky a celkový vzhled mály vliv na kdejaké jiné automobily, ale i na kdejakého výtvarníka, a zmapovat je, jak se vyvíjely od prvotních tvarů až po ty dnešní, které se dají celkem dobře výtvarně uchopit. Zároveň se podívala i na to, jak české ruce zasáhly do historie tak designérsky významné automobilky, jako byla právě Lamborghini. Dále prošla zaátky a činnost neznámých automobilových firem na design, studia Pininfarina v Itálii, jež stojí za proslulým vzhledem vozů Ferrari. Tato světově známá automobilka, která má ve znaku vzpínajícího se koně, by to bez tohoto studia nedotáhla tam, kam to dotáhla dnes. Práce nastínila i Pininfarinovy postupy, jakými se zakladatel přebíral navrhování vůdů.

Za úkol si dala zmínit významné designéry, výtvarníky a malíře, jak u nás v České republice, tak na té zahraniční. Jmenovitě vyzdvihla zásadní designérské práce Václava Krále, hyperrealistické malby Theodora Pietscha, další malíře motoristické tematiky spíše amatérské úrovně Luboše Plachého, Jiřího Rameše a jeť Daniela Tenkeřka za české. Ze zahraničí to byli umělci Mike Kim z USA, Andrey Sulemin z Moskvy, Rob Ibjema z Velké Británie, mladá malířka Irina Kuksova z Irska, i Walter Gotschke z Německa. Touto pasáží chtěla poukázat na dobrou úroveň našich umělců a nastínit tak jejich možnou srovnatelnost s těmi zahraničními.

V praktické části se pokusila o vlastní formy zpracování tematiky sportovních vozů, a to pomocí malby. Ve zvoleném triptychu chtěla ukázat posun od realistického ztvárnění k expresivnějším formám. Cílem bylo i zjistit, v jakém stylu se uplatnila vlastní seberealizace. Požadavky na vyobrazení konkrétních automobilů se splnily.

Na závěr byla provedena instalace obrazů do motoristického prostředí. Jelikož obdobná auta, jako byla malována, se každodenně na vozovce nevyskytují, bylo rozhodnuto o zasazení do kontextu s vozy, je-li disponují alespoň podobnou barevnou kombinací, jaká se vyskytovala na malbách. Vše probíhalo v exteriéru, tudíž dlouhodobá instalace nebyla z důvodu nepříznivé počasí možná. Kolem aut s umístěnými obrazy prošlo několik lidí. Jejich reakce byly kladné a malby s takovou tematikou pochvalovali. Další cíl bakalářské práce, který si předsevzala, tedy projevení snahy přiblížit svět automobilů a jejich výtvarného zpracování běžným lidem, se takto rovněž naplnil. (Viz. Přílohy XXXVIII., XXXIX., XL.)

## 5. Seznam literatury:

1. BROŤOVÁ, V., PE INOVÁ, M. *Kreslíme, malujeme, modelujemeí* 1993. Praha: Fortuna, ISBN 80-7168-018-4
2. HANU<sup>TM</sup> K. *O barv . Optická stránka barevnosti ve výtvarnictví.* 1969. Praha: SPN.
3. HARRISONOVÁ, H. *Kreslení tuřkou a pastelem.* 2000. Praha: Svojtka & Co. ISBN 80-7237-251-3.
4. KUBI KA, R. *Malý technologický slovník malí ství, grafiky a restaurátorství.* 1993. eské Bud jovice: Jiho eská univerzita. ISBN 80-7040-067-6.
5. LINHART, K., WENIG, J. *Malba. Pro studující na PF : se zam ením pro DS.* 1964. Praha: Státní pedagogické nakladatelství.
6. MACBETH, G. *Ve ký obrazový atlas automobilu (Sto rokov automobilu).* 1984. Bratislava: Mladé letá. ISBN 066-147-87.
7. PARRAMÓN, J. M. *Perspektiva pro výtvarníky.* 1995. Praha: SVOJTKA a VA<sup>TM</sup>UT. ISBN 80-7180-020-1.
8. PARRAMÓN, J. M. *Sv tlo a stín.* 1995. Praha: SVOJTKA a VA<sup>TM</sup>UT. ISBN 80-7180-044-9.
9. PLESKOTOVÁ, P. *Sv t barev.* 1987. Praha: Albatros. ISBN 13-806-87.
10. SLÁNSKÝ, B. *Technika malby Díl 1. Malí ský a konserva ní materiál.* 1953. Praha: Státní nakladatelství krásné literatury, hudby a um ní.
11. WOOD, J. *Velká kniha automobil za posledních 50 let: Nejslavn j-í automobily sv ta.* 1996. Praha: Knihcentrum. ISBN 80-902182-2-9.
12. *Auta Síla a sláva.* 2012. Praha: Svojtka & Co., ISBN 978-80-256-0759-6.

## **6. Seznam internetových zdroj :**

[www.andreysulemin.blogspot.cz](http://www.andreysulemin.blogspot.cz)

[www.auto.cz](http://www.auto.cz)

[www.auto.idnes.cz](http://www.auto.idnes.cz)

[www.autorevue.cz](http://www.autorevue.cz)

[www.bmwblog.com](http://www.bmwblog.com)

[www.car-a-day.blogspot.cz](http://www.car-a-day.blogspot.cz)

[www.cardesignclub.7x.cz](http://www.cardesignclub.7x.cz)

[www.cs.wikipedia.org](http://www.cs.wikipedia.org)

[www.czechlamborghini.cz](http://www.czechlamborghini.cz)

[www.ifaster.tiscali.cz](http://www.ifaster.tiscali.cz)

[www.irinakuksova.ie](http://www.irinakuksova.ie)

[www.jirirames.cz](http://www.jirirames.cz)

[www.kultura21.cz](http://www.kultura21.cz)

[www.luxurymag.cz](http://www.luxurymag.cz)

[www.mikekimdesign.blogspot.cz](http://www.mikekimdesign.blogspot.cz)

[www.nemostudio.cz](http://www.nemostudio.cz)

[www.ngprague.cz](http://www.ngprague.cz)

[www.plachyart.cz](http://www.plachyart.cz)

[www.przemus.deviantart.com](http://www.przemus.deviantart.com)

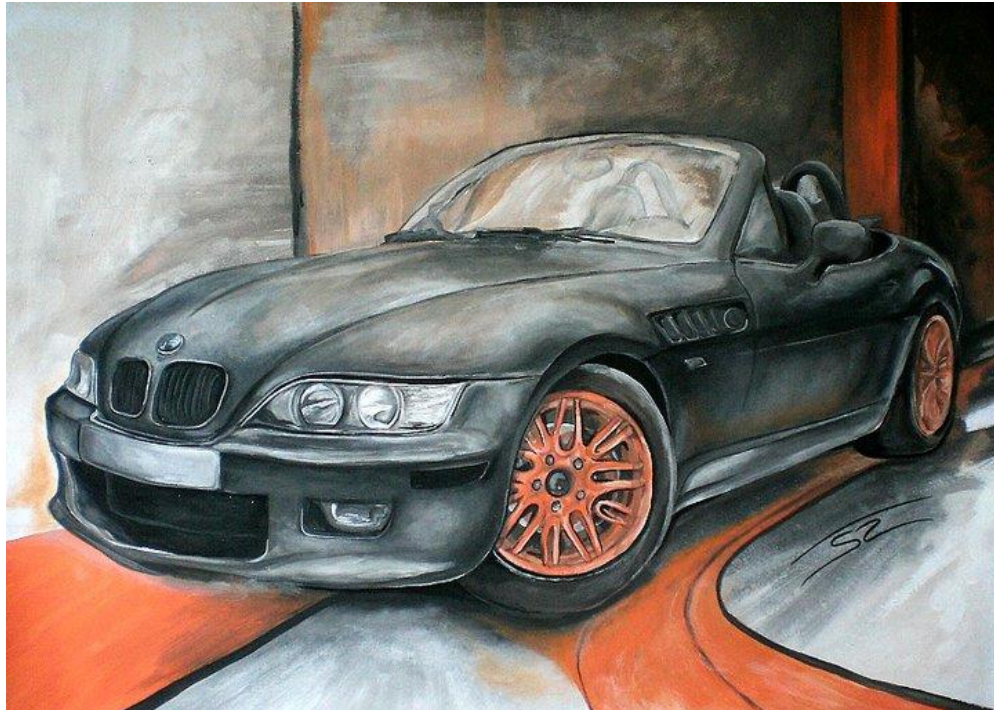
## 7. Seznam přilož:

- I. Můj 1.obraz automobilové tematiky o BMW Z3, formát A1, akryl+tempera
- II. Koncept 350GT
- III. Lamborghini Miura;
- IV. Lamborghini Espada
- V. Lamborghini Jarama 400 GT
- VI. Lamborghini Countach;
- VII. Lamborghini Diablo
- VIII. Lamborghini Murciélago
- IX. Lamborghini Gallardo
- X. Lamborghini Reventón
- XI. Lamborghini Aventador
- XII. Lamborghini Veneno
- XIII. Lamborghini Egoista
- XIV. F117 Nighthawk a F22 Raptor
- XV. Lamborghini Perdigón
- XVI. Logo a znak Pininfarina
- XVII. Pininfarina Maserati Birdcage
- XVIII. Pininfarina Sintesi
- XIX. Pininfarina Alfa Romeo Spider
- XX. Pininfarina Ferrari Enzo
- XXI. Pininfarina Ferrari Modulo
- XXII. Václav Král a jeho "supertatraž MTX V8 a MTX <sup>TM</sup>Koda Buggy pro autokros;
- XXIII. Theodor Pi-t k o Obrazy
- XXIV. Lubo-Plachý o Obrazy;

- XXV. Jiří Rameš – obrazy
- XXVI. Daniel Menčík – obrazy
- XXVII. Mike Kim – obrazy
- XXVIII. Andrey Sulemin – obrazy
- XXIX. Rob Ibjema – obrazy
- XXX. Irina Kuksova – obrazy
- XXXI. Walter Gotschke – obrazy
- XXXII. Przemus – obrazy
- XXXIII. Przemus – o P epis emailové konverzace
- XXXIV. Luxusní sportovní vozidla – šumice
- XXXV. Postup malby; Bakalářská práce Lamborghini Gallardo
- XXXVI. Postup malby; Bakalářská práce  
BMW Z4 E89 M Roadster v úpravě Hamman
- XXXVII. Bakalářská práce Ferrari 458 Italia
- XXXVIII. Instalace obrazu Ferrari 458 Italia
- XXXIX. Instalace obrazu Lamborghini Gallardo
- XL. Instalace obrazu BMW Z4 E89 M Roadster v úpravě  
Hamman



## 8. P ílohy:



P íloha I. - M j 1.obraz automobilové tématiky - BMW Z3, formát A1, akryl+tempera



P íloha II. - Koncept 350GT; zdroj: <http://www.boldride.com/ride/1966/lamborghini-350-gt>



**P íloha III. - Lamborghini Miura;** zdroj: [http://www.autodrome.fr/lamborghini\\_miura\\_yellow-black.jpg](http://www.autodrome.fr/lamborghini_miura_yellow-black.jpg)



**P íloha IV. - Lamborghini Espada;** zdroj: [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f0/1968-1978\\_Lamborghini\\_Espada\\_coupe\\_01.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f0/1968-1978_Lamborghini_Espada_coupe_01.jpg)



**P íloha V. - Lamborghini Jarama 400 GT;** zdroj: [http://bringatrailer.com/wp-content/plugins/PostviaEmail/images/1973\\_Lamborghini\\_Jarama\\_GTS\\_For\\_Sale\\_Front\\_resize.jpg](http://bringatrailer.com/wp-content/plugins/PostviaEmail/images/1973_Lamborghini_Jarama_GTS_For_Sale_Front_resize.jpg)



**P íloha VI. - Lamborghini Countach;** zdroj:  
<http://ronhardyman.files.wordpress.com/2011/06/countach-yellow-hanna-big.jpeg>



**P íloha VII. - Lamborghini Diablo;** zdroj:  
<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c1/Lamborghini-Diablo-New.jpg>



**P íloha VIII. - Lamborghini Murciélago;** zdroj: <http://hdwallpapercorner.com/1117/white-lamborghini-murcielago>



**P íloha IX. - Lamborghini Gallardo;** zdroj: <http://www.komituning.estranky.cz/img/original/22/gallardo-lp560-4.jpg>



**P íloha X. - Lamborghini Reventón;** zdroj: <http://2.bp.blogspot.com/-drdRxNmGcfw/UK0LuzfTIII/AAAAAAAAAH5w/jmBhkQ8HSGg/s1600/112240.jpg>



**P íloha XI. - Lamborghini Aventador;** zdroj: [http://www.hdwallpapers.in/walls/white\\_lamborghini\\_aventador-wide.jpg](http://www.hdwallpapers.in/walls/white_lamborghini_aventador-wide.jpg)



**P íloha XII. - Lamborghini Veneno;** zdroj: [http://put.edidomus.it/auto/mondoauto/attualita/foto/407493\\_9108\\_big\\_2013-lamborghini-veneno-live-ginevra-1.jpg](http://put.edidomus.it/auto/mondoauto/attualita/foto/407493_9108_big_2013-lamborghini-veneno-live-ginevra-1.jpg) -



**P íloha XIII. - Lamborghini Egoista;** zdroj: <http://stwowt.motortrend.com/files/2013/05/Lamborghini-Egoista-Concept-front-three-quarters.jpg>



**P íloha XIV. - F117 Nighthawk a F22 Raptor**



**P íloha XV. - Lamborghini Perdigón;** zdroje: <http://thequericoproject.com/wp-content/uploads/2012/10/lamborghini-perdigon-concept-6-630x396.jpeg>; <http://2.bp.blogspot.com/-9YK8qpKoCD8/UJg6nE9TpEI/AAAAAAAAACUM/BmbJM3Gq6BQ/s1600/Lamborghini-Perdigon-Concept-Design-Sketches-01.jpg>



**P íloha XVI. - Logo a znak Pininfarina;** zdroj: <http://www.hybrid.cz/files/images/pininfarina-logo.jpg>



**P íloha XVII. - Pininfarina Maserati Birdcage;** zdroje: [http://www.desktopcar.net/wallpaper/8759-2/maserati\\_Pininfarina\\_Birdcage\\_75th\\_05.jpg](http://www.desktopcar.net/wallpaper/8759-2/maserati_Pininfarina_Birdcage_75th_05.jpg), [http://encarsglobe.com/data\\_images/models/pininfarina-birdcage/pininfarina-birdcage-02.jpg](http://encarsglobe.com/data_images/models/pininfarina-birdcage/pininfarina-birdcage-02.jpg)



**P íloha XVIII. - Pininfarina Sintesi;** zdroje: [http://www.netcarshow.com/pininfarina/2008-sintesi\\_concept/](http://www.netcarshow.com/pininfarina/2008-sintesi_concept/), <http://s1.blomedia.pl/autokult.pl/images/2011/04/Pininfarina-Sintesi-2.jpg>



**P íloha XIX. - Pininfarina Alfa Romeo Spider;** zdroje: [http://3.bp.blogspot.com/\\_FoXyvaPSnVk/S41VcUWmYCI/AAAAAAACkoI/dyyrCyTGpEc/s800/Pininfarina-Alfa-Romeo-Spider-0001.jpg](http://3.bp.blogspot.com/_FoXyvaPSnVk/S41VcUWmYCI/AAAAAAACkoI/dyyrCyTGpEc/s800/Pininfarina-Alfa-Romeo-Spider-0001.jpg), [http://2.bp.blogspot.com/\\_wSUG\\_ibJWC4/S69nFGjkm4I/AAAAAAAFsE/aPFTOBKuJKs/s400/Pininfarina-Alfa-Romeo-Spider-Sports-Car-Concept-3.gif](http://2.bp.blogspot.com/_wSUG_ibJWC4/S69nFGjkm4I/AAAAAAAFsE/aPFTOBKuJKs/s400/Pininfarina-Alfa-Romeo-Spider-Sports-Car-Concept-3.gif)





**P íloha XX. - Pininfarina Ferrari Enzo;** zdroje: [http://www.autoconcept-reviews.com/cars\\_reviews/ferrari/ferrari-p4-5/hires\\_img/Pininfarina%20Ferrari%20P4%205%20011\\_jpg.jpg](http://www.autoconcept-reviews.com/cars_reviews/ferrari/ferrari-p4-5/hires_img/Pininfarina%20Ferrari%20P4%205%20011_jpg.jpg), <http://rubberandfumes.com/wp-content/uploads/2011/09/topgearedit.jpg>, [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/95/Ferrari\\_P4-5.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/95/Ferrari_P4-5.jpg)

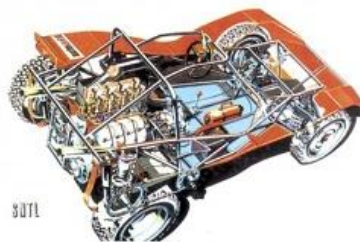


**P íloha XXII. - Pininfarina Ferrari Modulo;** zdroj: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5d/Ferrari\\_Modulo\\_front-right\\_Museo\\_Ferrari.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5d/Ferrari_Modulo_front-right_Museo_Ferrari.jpg)



STAVBA  
AUTOMOBILŮ  
PRO AUTOKROS

VÁCLAV KRÁL



**Příloha XXII. - Václav Král a jeho "supertatrař MTX V8 a MTX "Koda Buggy pro autokros;**

zdroje: [http://i.idnes.cz/10/122/gal/FDV1666b6\\_PICT3803.jpg](http://i.idnes.cz/10/122/gal/FDV1666b6_PICT3803.jpg),  
<http://img4.ceskatelevize.cz/specialy/automotorevue/galerie/40/hi-7.jpg>,  
[http://www.autodoplňky.cz/picture/fotogalerie/tatra\\_mtx/mtx\\_tatra\\_01.jpg](http://www.autodoplňky.cz/picture/fotogalerie/tatra_mtx/mtx_tatra_01.jpg)



**Příloha XXIII. - Theodor Pištěk kó Obrazy;** zdroje: <http://theodor-pistek.cz/wp-content/uploads/pistek-slide.jpg>, <http://www.beinmag.com/media/photos/art/narodni-galerie-v-praze-theodor-pistek-a-retrospektivni-vystava-ecce-homo/03-vasen-2-olej-na-platne-1977.jpg>



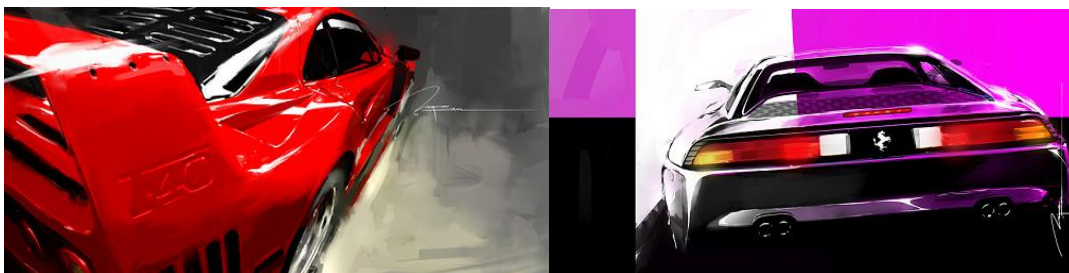
**P íloha XXIV. - Lubo-Plachý ó Obrazy;** zdroje: <http://plachyart.cz/obrazek-galerie/21/>,  
<http://plachyart.cz/obrazek-galerie/29/>



**P íloha XXV. - Ji í Rame-ó Obrazy;** zdroje: <http://www.jirirames.cz/Uprava/Motorsport/Saleen-Spa24.jpg>, <http://www.jirirames.cz/Uprava/Motorsport/Aston%20Martin-Enge%202005.jpg>



**P íloha XXVI. - Daniel Těnk ík ó Obrazy;** zdroj: <http://www.nemostudio.cz/obrazy/>



**P íloha XXVII. - Mike Kim ó Obrazy; zdroje:**

[http://farm9.staticflickr.com/8245/8476999947\\_5b412598c2.jpg](http://farm9.staticflickr.com/8245/8476999947_5b412598c2.jpg), [http://3.bp.blogspot.com/\\_osj9dWqdLE/UA48IhxhFDI/AAAAAAAAAa8/yiNi6SwOVTQ/s1600/mike\\_kim\\_ferrari\\_348.jpg](http://3.bp.blogspot.com/_osj9dWqdLE/UA48IhxhFDI/AAAAAAAAAa8/yiNi6SwOVTQ/s1600/mike_kim_ferrari_348.jpg)



**P íloha XXVIII. - Andrey Sulemin ó Obrazy; zdroj: <http://andreysulemin.blogspot.cz/>**



**P íloha XXIX. - Rob Ibjema ó Obrazy;** zdroj: <http://www.car-a-day.blogspot.cz>



**P íloha XXX. - Irina Kuksova ó Obrazy;** zdroj: <http://www.irinakuksova.ie>



**P íloha XXXI. - Walter Gotschke ó Obrazy;** zdroje:  
<http://www.kolumbus.fi/leif.snellman/silver/s10.jpg>,  
[https://www.alexreade.net/acatalog/PRWGLONDON1935\\_E.jpg](https://www.alexreade.net/acatalog/PRWGLONDON1935_E.jpg)



Příloha XXXII. - Przemus ó Obrazy; zdroj: <http://przemus.deviantart.com/gallery/>

M j email adresovaný Przemusovi:

3. 6. 2013, 16:52:58

šHi Przemus!

*It's great, you are cooperated with me. I thing, your work is very interesting and I have respect of you. Your draws are very absolut perfect!*

*Can you tell me some information about you?*

*Where are you from,*

*How long do you draw, have you any art school?*

*How do you ascend to painting cars?*

*Who are your clients?*

*It's painting your principal job or do you it only in your free time?*

*How long do you one Picture?*

*What material do you use? Coloured pencil or brush with acrylic colours?*

*Are you doing some exhibition of your work?*

*Why do you draw new car and not old cars?*

*Can you tell me anything more about you?*

*Thank you, I'm waiting for your message from you.*

*Ľárka filábková*

Przemusova anglická odpov : :

3. 6. 2013, 17:19:28

šHi,

*Thank you very much great that you like my works.*

*I've been drawing since kindergarden but professionally since 3 years. I'm self taught did not attend any art school or course. My clients are mostly from US and they are car freaks like me:)*

*They just like to have their "one and only" car drawn in some realistic style that I'm doinmg.*

*I've also been drawing houses, airplanes, motorcycles, boats everythjing cars are just my favorite. Did some logos and web site projects.*

*Now drawing is my full time job always trying to find something to work ok. I'm using just pencils and markers sometimes colored pencils and ink pens to get all the shades right. To finish one drawing I need from 8 to 20 hours depending on the amount of details in the drawing.*

*Did not do any exhibitions yeat but I'm trying to work on something where could i show my works to people. Why do i draw new cars? Hard questions sometimes I do classics also but there is something in the new ferraris porsches and lambos that I really like .Probably the agresive lines.*

*Hope that I've answered all the questions.*

*Thanks*

*Przemek*



**P íloha XXXIV. - Luxusní sportovní v z šum ícemõ; zdroj:**  
<http://www.bmwblog.com/2008/12/20/new-bmw-z4-painting-dynamics/>





**P íloha XXXV. - Postup malby; Bakalá ská práce Lamborghini Gallardo**



P íloha XXXVI. - Postup malby; Bakalá ská práce BMW Z4 E89 M Roadster v úprav Hamman



**P íloha XXXVII. - Bakalá ská práce Ferrari 458 Italia**



**P íloha XXXVIII. - Instalace obrazu Ferrari 458 Italia**



**P fíloha XXXIX. - Instalace obrazu Lamborghini Gallardo**



**P íloha XL. - Instalace obrazu BMW Z4 E89 M Roadster v úprav Hamman**