

WPROWADZENIE

W życiu naukowym mam to szczęście, że wszystkie dotąd napisane książki były wyrazem moich osobistych zainteresowań i pasji. Wybrane przeze mnie pole problemowe zawsze „wyłania się” w moim umyśle powoli, z pierwszego, jeszcze niepewnego, impulsu. Potem, po podjęciu już decyzji o napisaniu pracy, następuje „konceptyjne przyspieszenie” i systematyczne, trwające bardzo długo (niekiedy lata) czytanie oraz myślenie. Towarzyszy temu tworzenie „komputerowych fiszek”, odzwierciedlających metodę wykorzystywania źródeł sprzed dekad, kiedy to w młodości robiłem wypisy z własnych myśli, książek, a także artykułów na małych karteczkach, wkładanych do „tematycznych kopert”. Podobnie jak w poprzednich moich publikacjach, również i w tej znajduje się bardzo duża liczba przypisów, co stanowi rezultat ogromnej pracy z literaturą przedmiotu – zarówno przed przystąpieniem do pisania, jak i w jego trakcie. Większość myśli ma przecież swoje źródło w myślach innych...

Od dawna chciałem napisać tę książkę – o samochodach. Jest mi bliska, podobnie jak wszystkie poprzednie, a jej pisanie dawało mi ogromną przyjemność. I tak się też złożyło, że o ile wszystkie napisane przeze mnie książki związane były z moimi *stricte* naukowymi zainteresowaniami, to trzy ostatnie wiązały się także z osobistymi doświadczeniami – jako człowieka. *Piłka nożna. Tożsamość, kultura i władza*¹ – jako pasjonata futbolu, *Pasja i tożsamość naukowca. O władzy i wolności umysłu*² – jako profesora, *Samochód. Tożsamość, wolność i przestrzeń* – jako kierowcy doświadczającego wolności i przyjemności jazdy.

Te trzy ostatnie książki łączy coś jeszcze – dotyczą zjawisk, które we współczesnej kulturze nie poddały się amerykańizacji. Europejski, jak i polski uniwersytet ciągle jeszcze funkcjonują (niezależnie od wielu silnych presji) w ramach tradycyjnych ideałów akademickich. Futbol amerykański nie zdołał w żadnej

¹ Z. Melosik, *Piłka nożna. Tożsamość, kultura i władza*, Poznań 2016.

² Z. Melosik, *Pasja i tożsamość naukowca. O władzy i wolności umysłu*, Poznań 2019.

mierze zdominować sportu światowego, w tym europejskiej (u źródeł), ale także latynoskiej piłki nożnej, którą fascynują się miliony kibiców niemalże we wszystkich krajach. Wreszcie, amerykańskie samochody nie zdominowały rynku motoryzacyjnego, ani w kontekście korporacyjno-finansowym, ani statusowo-prestiżowym; samochody włoskie, niemieckie, szwedzkie, czy japońskie zdają się być w wielu przypadkach bardziej atrakcyjne.

Od dawna chciałem napisać tę książkę i... wreszcie napisałem. Jakkolwiek trwało to kilka lat. Wiele wątków osobistych, związanych z moją jazdą samochodem, zawarłem w jej pierwszym rozdziale. Tutaj chcę tylko dodać, że lubiłem wszystkie moje samochody: najpierw Małego Fiata, potem Seicento, Renault Thalię, czarną limuzynę Volvo, która wydawała mi się szczytem luksusu, kolejne srebrne Volvo, ze znakomitym przyspieszeniem, wreszcie SUV-a Mazdę CX-5 – obszerny, przyjazny, wystylizowany. Jazda każdym z nich dostarczała mi ogromnych przyjemności. Nigdy nie traktowałem moich samochodów instrumentalnie, jako jedynie funkcjonalnych „narzędzi ruchu”, lecz zawsze w pewien sposób osobisty – jako „moje auta”. Miałem wobec nich (miałem z nimi?) relację emocjonalną. Byłem (z) nimi w Goteborgu i Oslo, Pradze, Budapeszcie, Rzymie, Genui i Neapolu, Amsterdamie, czy Berlinie i wielu innych miastach Europy. Przejechałem nimi setki tysięcy kilometrów. Jazda (wraz z) nimi wpisywała się także, w oczywisty sposób, w moją pasję, związaną z rolą kierowcy (o której napiszę nieco w pierwszym rozdziale). Jej wynikiem był także nieodwołalny imperatyw wypożyczania samochodów w odległych krajach, w których byłem (np. w Australii, Stanach Zjednoczonych, czy Hiszpanii). Samochód stanowi nieodłączną część mojej tożsamości. I bardzo dobrze się z tym czuję. Samochód i jazda nie alienują mnie, lecz wzbogacają.

Książka składa się z sześciu rozdziałów. Pierwszy dotyczy społecznych i psychologicznych aspektów samochodu oraz jazdy samochodem (między innymi – wolności, drogi i przestrzeni, szybkości i euforii przyspieszenia). Drugi i trzeci odnoszą się do roli samochodu w konstruowaniu kobiecości i męskości (w strukturze książki rozdział o kobiecości znajduje się wcześniej, bowiem w przeciwnym wypadku treść musiałaby się powtarzać). W czwartym analizuję różne konteksty niebezpiecznej jazdy i kradzieży samochodów. Na rozdział piąty składa się sześć „samochodowych” studiów – przypadków dotyczących relacji między markami a tożsamością indywidualną i społeczną: Volvo, Ferrari, Toyota, Cadillac, Jeep i Trabant. Wreszcie, rozdział ostatni poświęcony jest relacjom między samochodem i statusem społecznym (tutaj swoją uwagę skierowałem szczególnie ku samochodom luksusowym).

Wybrane przeze mnie pola problemowe to wybór celowy. Jestem świadomy, że istnieje jeszcze wiele możliwości w tym zakresie, ale taka była właśnie logika moich zainteresowań i mojego myślenia. Wszystkie pola łączą się jednak ze społecznymi oraz kulturowymi kontekstami samochodu, jazdy i tożsamości.

Dziękuję Panom Profesorom Maciejowi Bernasiewiczowi oraz Witoldowi Jakubowskiemu – znakomitym znawcom kultury współczesnej – za napisanie recenzji mojej pracy, życzliwość i cenne uwagi.

Pisanie tej książki, jak i poprzednich, stanowiło dla mnie ogromną przygodę intelektualną (ale też emocjonalną). Słowa, zdania, akapity, strony... Odkrywanie, co myślę... Kreowanie narracji.

Jazdę samochodem z uprawianiem nauki łączy wolność i władza – myślenia i działania. Są to piękne sfery ludzkiego życia i mam szczęście ich doświadczać...