

Voorwoord:

Wie heeft er inmiddels geen auto, maar bovenal is de vraag interessant waarom de auto zo belangrijk is? Van de velen ons omringende technieken is de auto uitgegroeid tot een fenomeen dat niet meer uit ons leven weg te denken is. De auto draagt bij aan een gevoel van vrijheid, onafhankelijkheid en eigenwaarde. Zo kunnen we middels onze auto laten zien dat het goed met ons gaat. Maar ook draagt de auto bij aan tijdsbesparing, iets dat goed past in ons snelle en drukke leven. De auto is een bij ons ingesleten gebruiksvoorwerp, maar ook een voorwerp van economische orde. Redenen waarom de auto zich heeft kunnen ontwikkelen in een breed gedragen maatschappelijke context met als kernpunten een vrije markt, democratisering, individualisering en emancipatie van het individu. Politiek te gedogen feiten waar, vanwege de vele uiteenlopende en tegenstrijdige belangen, de Haagse geledingen zich al jaren op stukbijten. Samen met de auto is de mens mee veranderd. Dit is niet enkel terug te zien in het gebruik, maar ook in de mentale verandering die de auto in ons teweegbrengt. Korte lontjes in het verkeer, onderlinge competitie en geldingsdrang. Een roes die ons overkomt wanneer we in de auto stappen. Met ons boodschappenwagentje in de supermarkt zijn we ten aanzien van de overige winkelbezoekers aanmerkelijk coulanter dan gezeten in de auto. Met name de innerlijke transitie die we als automobilist ondergaan is voor mij de belangrijkste aanleiding tot het schrijven van dit boek. De innerlijke metamorfose die de auto teweegbrengt is fascinerend en zegt veel over datgene wat wij als mens zijn.

De vele invalshoeken zijn ondergebracht in diverse hoofdstukken en geschreven vanuit wisselende optieken, filosofisch, psychologisch of antropologisch. Dit maakt het lezen niet altijd even gemakkelijk. Dit is dan ook geen spannend jongensboek, maar eerder een spiegel die ik de lezer voorhoud. Ik wens de lezer veel leesplezier.

Green deed dit in 1997 met de Thrust SSC op de zoutvlakte de *Black Rock Dessert* in Nevada (VS). De Thrust SSC ging met deze snelheid van meer dan mach1 door de geluidsbarrière. Het voertuig werd aangedreven door twee straalmotoren. Uiteraard prikkelen dergelijke records onze fantasieën en vinden zij hun weg naar de gewone burger. Op internet las ik, enige tijd geleden, een opvallende recensie met betrekking tot een rijervaring met de nieuwste Porsche 911 GT3 RS. De koptekst van het artikel luidde: *911 GT3 RS. Een auto met bovenaardse macht*. In het artikel werd melding gemaakt van een acceleratie van 0-100 in 3,2 seconden. Het artikel verklaarde dat deze auto op de openbare weg welhaast onverslaanbaar is. De journalisten omschreven de kracht van deze auto als beangstigend, imponerend en fascinerend. Echter, wat mij betreft is de zinsnede, 'op de openbare weg onverslaanbaar' vreemd in een land waar de maximumsnelheid niet meer mag zijn dan 100 kilometer per uur. Ondanks de vele en niet te missen snelheidsbeperkende maatregelen gaat er bij velen, van de mededeling op de openbare weg onverslaanbaar te zijn, een opzweepende ervaringsbegeerte uit. Een dusdanige recensie is voor vele lezers een verlokkelijke stimulatie om van een dergelijke ervaring deelgenoot te worden. En wellicht de weg naar de showroom te zoeken? De fascinatie voor snelheid en het streven om middels steeds snellere auto's grenzen te verleggen is nochtans een van de drijvende krachten achter de evolutie van de automobieliindustrie. Onze fascinatie om los te zijn van onze fysieke belemmeringen reflecteert op iets onvervreemdbaars in onszelf. Namelijk het gevoel om los te zijn van onze aardse zwaartekracht. Een ervaring die synoniem is aan datgene wat je voelt, wanneer je gezeten in een passagiersvliegtuig, mee opstijgt. Situaties waarbij je merkbaar zwaarder in je stoel wordt gedrukt. Het is eveneens voelbaar wanneer we in de auto snel schakelend hard optrekken. Dit snel of hard optrekken met onze auto geeft velen een prettig gevoel van sensatie. Het is de privékermiss attractie die de auto ons biedt. Krachten die vergelijkbaar zijn met de krachten die opkomen in een achtbaan. Sensationele belevenissen waarbij adrenalinejunkies zich, stevig vastgesnoerd in kleine stoeltjes, enthousiast en met hoge snelheden in tuimelende dieptes storten. Met als resultaat de zo welkome hormonale oppepper. Een hormoon dat door ons lichaam aangemaakt, en doorgaans in vecht- of vluchtsituaties opkomt, wordt in enkele seconden tot maximale productie aanzet. Bij gevolg dat de tijd langzamer lijkt te gaan als ook het bijkomende

laten eveneens van zich spreken. Van dit laatste zijn er voorbeelden te over. In China staan op dit moment opslagterreinen vol met over-geproduceerde auto's. Het betreft met Chinese overheidssubsidie vervaardigde elektrische auto's waar wereldwijd te weinig tot geen vraag naar is. Overproductie is overigens niet nieuw. We treffen het aan in vele takken van het economische voortbrengingsproces. Binnen onze directe omgeving wijs ik op de inmiddels bij dealers ingeruilde eerste generatie elektrische auto's. Auto's die vanwege hun beperkte actieradius onverkoopbaar blijken. Dealers geven aan dat deze onverkoopbare auto's vermoedelijk naar de sloop zullen gaan. Het zijn allen voorbeelden van verkwisting. Het maakt duidelijk dat de mens een verspiller is. Zo toont in zijn boek *La Part maudite* de Franse filosoof Georges Bataille aan dat verspilling door de hele menselijk geschiedenis terug is te vinden. Hij wijst daarbij onder andere op de van oudsher verspilling van mensenlevens. Zo offerden de Azteken mensen als smeekbede aan de zon. De geofferden werden als het ware teruggegeven aan de natuur. Een situatie tot herstel van de eerder verloren gegane oorspronkelijke intimiteit met de natuur. Een relatie die als gevolg van hun ingrijpen verloren was gegaan. Een situatie waardoor de natuur en de mens tot object geworden was. Was voorgaande in het voormalig Zuid-Amerika: ook in de Middeleeuwen ging de bouw van kathedralen in Europa gepaard met niet alleen veel moeite en inspanning, maar ook met dodelijke ongevallen. Een kathedraal is in de ogen van Bataille slechts een object waaraan gedurende de bouw de mens opgeofferd werd. Het is dus begrijpelijk dat Bataille de aanwas van productie-middelen en goederen inluidt als de volledige overwinning van het object. Bezien we het aantal verkeersdoden per jaar. In 2004 kwamen meer dan 1000 mensen om in het verkeer in Nederland. De toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat zette in om dit getal terug te brengen naar in ieder geval 500 doden minder. In een conference zegt cabaretier Freek de Jong hierover dat dit toch wel een beetje vreemde doelstelling is: Waarom niet inzetten op helemaal geen verkeersdoden? Blijkbaar accepteren we ook in deze tijd dat er nu eenmaal verkeersslachtoffers vallen. Met de calculerende acceptatie van verspillingen is het sacrale, de oorspronkelijke onderlinge menselijke intimiteit, uit het zicht verdwenen. De mens wordt meer en meer verdinglicht. Een overwegend denken in de vorm van materie, waarin de doelstelling tot 500 verkeersdoden minder in het verkeer een nastrevenswaardig getal is. Socioloog Daniel Bell schrijft in