

자동차 튜닝의 심리에 관한 연구 Study on the psychology of car tuning

오창호* · 손정현** · 채영희***†

Chang-Ho Oh*, Jeong-Hyun Sohn** and Young-Hee Chae***†

(접수일 : 2013년 5월 8일, 수정일 : 2013년 5월 24일, 채택확정 : 2013년 5월 25일)

Abstract: This paper aimed at analyzing the psychology of the people who tunes the car from the point of view of the theory of unconscious desire. The theory of unconscious desire to approach human psychology has two features. One point is that it can be applied only to human beings in the sense that animals does not have the unconscious. The other is that we can categorize some types of underlying unconscious desire instead of seeing human desire as the sundry desires according to the specific target. In this paper, we looked at the characteristics of each type of data obtained through interviews for people to tune the car from the point of view of the theory of unconscious desire.

Key Words : Nonconscious desire, Tuning, Psychology of tuning, Gilles Deleuze

1. 서 론

사람들은 왜 자동차 튜닝을 할까? 다시 말해 자동차 튜닝을 하는 사람들의 심리는 어떤 것일까? 자동차 튜닝의 유형을 나누는 것이 가능할까? 그리고 자동차 튜닝을 하는 사람들의 유형을 나누는 것이 가능할까? 만약 그것이 가능하다면 자동차 튜닝의 유형과 자동차 튜닝을 하는 사람들의 유형은 어떻게 형성되어 있고, 이들 간의 어떤 특정한 관련성이 있는 것일까? 이러한 의문들이 밝혀진다면 현대인들에게 자동차가 갖는 의미의 일단을 엿볼 수 있을 것이며, 나아가서 새로운 자동차 문화를 형성하는데 일조할 수 있을 것이다.

사람들이 자동차를 자동차 회사에서 출고된 자

동차 그대로 단지 이용(利用)하는 것이 아니라 나름의 취향에 따라 자동차 튜닝을 한다는 것은 자동차를 적극적으로 활용(活用)하게 되었다는 것을 의미한다. 어떤 도구를 단순히 이용한다는 것은 그 도구의 쓰임이 되는 별도의 목적(end)이 따로 있어서 그 목적을 위한 최적의 수단(means)으로서 그것을 채택했다는 것을 의미하지만, 활용한다는 것은 도구가 그 자체로 특별한 의미를 갖게 되고, 그 도구를 갖게 됨으로써 새로운 목표가 설정될 수 있다는 것을 의미한다. 다시 말해 활용의 패러다임에서는 수단과 목표가 선형적 인과관계로 배치되는 것이 아니라 수단과 목표가 서로 꼬리에 꼬리는 무는 형태로 순환적 상호규정관계로 배치되는 것이다.

***† 채영희(교신저자) : 부경대학교 국어국문학과

E-mail : chaeyh@pknu.ac.kr, Tel : 051-629-5415

*오창호 : 부경대학교 신문방송학과

**손정현 : 부경대학교 기계자동차공학과

***† Young-Hee Chae(corresponding author) : Department of Korean Language & Literature, Pukyong National University.

E-mail : chaeyh@pknu.ac.kr, Tel : 051-629-5415

*Chang-Ho Oh : Department of Mass Communication, Pukyong National University.

**Jeong-Hyun Sohn : Department of Mechanical and Automotive Engineering, Pukyong National University.

이와 같은 활용의 패러다임에서는 자동차의 생산자와 소비자의 관계도 바뀌게 된다. 이용의 패러다임에서 자동차 생산자는 그 자동차를 이용하는 사람들의 자동차에 대한 기대 혹은 요구(requirements)를 파악하여 그 요구를 최대한으로 충족시킬 수 있는 기술적 기능을 구현하는 것이 제일 목표가 되고, 소비자는 자동차 회사에서 시장에 내놓은 제한된 선택조건 속에서 자신의 요구를 가장 만족시킬만한 자동차를 고를 뿐이다. 반면 활용의 패러다임에서 자동차 생산자는 자동차와 관련해서 사람들이 분출하는 욕망의 흐름을 읽고 그 흐름에 동참하면서 그 흐름과 하나가 되는 사람들이고, 기본적으로 다중(多衆)적 존재인 소비자는 각양각색의 복수적인 욕망에 따라 자동차를 다양한 방식으로 변형시키면서 아무도 예기치 못했던 방향으로 자동차를 진화시키는 새로운 자동차 문화의 생산자가 된다.

한국의 자동차산업은 1955년에 미군의 군용차를 개조하여 최초의 국산차인 시발자동차를 생산한 이래, 눈부신 성장을 이룩하였다. 1988년 국내 자동차생산이 100만대를 돌파하면서 우리나라는 세계 10대 자동차생산국으로 부상하게 되었고, 1995년에는 100만대 수출을 달성하였다. 그리고 완성차업체의 양적 성장 및 세계화에 따라 부품업체들도 동반 성장하여, 세계 100대 부품업체에 속하는 업체 수가 5개로 증가하였다.

2010년 기준 한국은 인구 2.83명당 1대의 자동차를 보유하고 있고, 2009년 기준 한 해에 214만 9,000대를 수출해 세계 제4위의 자동차 수출국이 되었다. 그럼에도 불구하고 한국사회에서 자동차 튜닝의 역사는 일천하고 튜닝에 대한 사회적 인식은 곱지 않다. Tail Lamp Cover를 색깔이 다른 것으로 교체한다든가 자외선 차단이나 눈부심 방지를 위한 썬팅(sun tinting)과 같은 초보적인 것에서부터 점차 대형 머플러를 장착하여 요란한 소리를 내는 머플러 튜닝이나, 너무나도 눈이 부시게 만들어 반대편 차선의 운전자에게 불편을 주는 램프 튜닝, 그리고 주변사람들을 깜짝깜짝 놀라게 하는 오디오 튜닝 등 자동차 튜닝에 대한 부정적 시각이 지배해 왔다.

국내 자동차 튜닝은 X세대(1965~76년 출생)가 본격적으로 운전할 무렵인 1990년대 시작됐다는 게 업계의 설명이다. 현대자동차의 첫 스포츠 쿠페인 스쿠프가 튜닝의 시작이었다는 것이다. 당시 튜닝 용품은 뽕뽕 소리를 내던 ‘태풍 머플러’와 FRP 재질의 에어로파츠, 차체 밖으로 휠과 타이어를 튀어나오게 하는 ‘마이너스 휠’ 정도였다. 모두 불법 개조였지만 튜닝이 생소하던 시절이어서 단속은 없었다.

90년대 중반 ‘YM KIT’라는 국산 튜닝용품이 생산되면서 성능과 안전을 고려한 튜닝이 시작됐다. 90년 후반엔 유럽계 튜닝 용품이 등장하면서 서울 강남을 중심으로 튜닝의 고급화가 시작됐었다. ‘스터디’라는 회사가 강남 포이동에 문을 열며 고급 튜닝을 알렸고, BMW·벤츠 등 수입 차량을 전문 튜닝하는 튜닝숍도 속속 생겨났다.

N세대(77~97년 출생)가 운전할 무렵인 90년대 말부터 2000년 초 사이에는 카레이서 출신들이 튜닝숍을 열면서 엔진 성능을 높이는 터보 튜닝이 많아졌다. 선진국과 달리 기술력이 뒷받침되지 않아 2시간 달리고 나면 30분간 엔진을 식혀야 하는 속칭 ‘짱 터보’ 차량이 많았던 시절이다. 2010년 이후에는 자동차 선진국이 만든 용품이 많이 들어 오면서 튜닝 시장이 연간 7000억원대로 커졌고 더욱 고급화됐다.

최근에는 미국이나 독일처럼 합법적으로 자신이 꾸민 튜닝 차량을 맘껏 내달려볼 수 있는 자동차 경주장까지 속속 문을 열고 있다. 영암 F1국제자동차경주장은 ‘트랙 데이’라는 프로그램을 만들어 세계적인 카레이서들이 달렸던 서킷을 일반인이 차로 질주할 수 있도록 하고 있다. 강원도 태백의 ‘태백레이싱파크’는 수·토요일 일반인을 대상으로 경주장을 개방하고 있다. 4월 강원도 인제에 들어설 국제자동차경주장 ‘인제오토피아’는 아예 처음부터 체육시설 대신 일반인 개방을 위한 관광단지로 인허가를 받았다. 튜닝 역사 20년을 넘기면서 국내 자동차 튜닝 문화도 선진국 수준에 근접했다는 게 업계의 설명이다.

완성차의 판매와 정비 서비스업이라는 전통적인 자동차 판매 시장은 이미 포화상태가 되었다.

이제 새로운 자동차 시장을 개척하기 위해서도 튜닝산업이 육성되어야 한다. 선진 자동차 메이커들이 있는 외국에서는 오래 전부터 자동차 튜닝을 시작해, 현재는 튜너들의 기술을 확실하게 인정하고 있다. 튜닝 시장의 활성화는 자동차의 기술 발전과 고용의 증대를 가져올 뿐만 아니라, 정부의 중요한 세금 수입의 원천이 되고, 무엇보다도 자동차 문화의 저변을 확대한다는 보이지 않는 이점이 있다. 또한 튜닝 시장의 활성화는 튜너들의 경제적 여유를 가져와 관련 연구 개발을 촉진하는 효과가 있으며, 결과적으로 자동차 관련 기술 및 부품 등의 해외 수출도 증대될 것이다. 정부(지식경제부)도 올해(2013년) 신서비스업 발굴 분야에 자동차 튜닝을 포함시켜 체계적인 정책 지원을 하기로 했다.

따라서 본 연구는 자동차 이용의 패러다임의 변화라는 문화사적 맥락에서 자동차 튜닝의 의미를 짚어 보는 가운데, 자동차 튜닝과 자동차 튜닝을 하는 사람들의 심리적 특성과의 관계를 밝혀 자동차 튜닝 산업의 발전에 기여하고자 한다. 특히 본 연구는 자동차를 튜닝하는 사람들의 심리를 욕망의 관점에서 살펴보고자 한다. 그것은 ‘왜 사람들은 자동차 튜닝을 욕망하는가?’라는 질문의 형식으로 요약되는 바, 본 논문은 우선 욕망에 대한 이론적 논의를 살펴보고 이러한 이론적 논의의 틀 속에서 실제로 자동차 튜닝을 하는 사람들을 찾아 심층 인터뷰를 진행하는 방식으로 연구하고자 한다. 본 논문은 총 8명의 튜닝 경험자를 인터뷰하였다. 본 연구는 이를 통해 자동차 튜닝에 대한 사회의 부정적 시각을 바로잡고, 올바른 자동차 튜닝 문화를 조성하는데 그 목적이 있다.

2. 왜 사람들은 자동차를 욕망하는가

왜 사람들은 자동차를 갖고자 하는가? 일견 너무나 자명한 물음처럼 보이지만 자동차도 여러 종류가 있고, 또 특정 자동차도 그 기능과 성능, 가격과 제원, 디자인과 외형 등등에 있어 다양한 자동차가 있을 때, 사람들이 왜 자동차를 갖고자 하는가하는 질문은 그렇게 단순하지가 않다. 자동차

를 구입하는 것도 하나의 소비행위라고 할 때, 사람들이 왜 특정 제품을 구입하는가하는 문제는 인간의 소비행위를 연구하는 학자들의 공통적인 관심사라고 할 수 있다. 그리고 소비자가 왜 특정 제품을 선택, 구입하는지 하는 인간의 깊은 내면세계의 심리적 동기를 밝혀내는 것은 무엇보다도 그 제품을 생산하는 생산자나 판매자들의 관심사이기도 하다.

흔히 소비자심리학에서 소비자들이 특정 제품을 구입하는 심리적 동기를 설명하는 이론으로 매슬로우의 욕구이론이 있다. Fig.1에 매슬로우의 욕구 5단계를 나타내었다. 미국의 심리학자이자 철학자인 그는 인간의 욕구를 5가지 단계로 나누어 설명하고 있다. 그에 따르면 욕구의 가장 낮은 단계는 ‘생리적 욕구’, 그 위로 ‘안전에 대한 욕구’, 그 다음은 ‘사회적 욕구’, ‘자존감에 대한 욕구’, 마지막으로 가장 높은 단계인 ‘자아실현에 대한 욕구’가 있다는 것이다. 이들 욕구들은 서로 단계적 관계를 형성하고 있기 때문에, 낮은 단계의 욕구가 만족되지 않을 때는 다음 단계로 나아갈 수 없다. 따라서 마지막 단계인 자기실현 욕구는 다른 욕구가 모두 만족되지 않는 한 나타나지 않는다.

여기서 생리적 욕구는 인간이 생존하기 위해서는 숨을 쉬고, 음식과 물을 먹고, 성관계를 갖고 (sex), 잠을 자며, 배설하는 등 생명을 유지하기 위한 본능을 뜻한다. 안전에 대한 욕구는 일차적으로 인간이 신체적 위협으로부터 벗어나고자 하는 욕구를 뜻한다. 추위·질병·위험 등으로부터 자신을 보호하는 욕구이다. 사회적 욕구는 준거집단(reference group)의 영향력과 밀접한 관련을 갖는 것으로서, 자신이 중요하고 가치 있는 집단의 구성원이기를 바라는 사람들의 욕구에 소구하는 형태를 갖는다. 애정과 소속에 대한 욕구로 가정을 이루거나 친구를 사귀는 등 어떤 단체에 소속되어 애정을 주고받고자 하는 욕구이다. 자존감에 대한 욕구는 자신이 다른 사람들보다 월등하고 뛰어나다는 것을 나타내고자하는 욕망을 의미한다. 자존감에 대한 소구는 사치성 소비를 미화할 수 있다. 그리고 마지막 단계인 자아실현에 대한 욕구란 사

람들은 다른 사람보다 자신이 뛰어나는 것을 느끼기 위해서가 아니라 그들 자신의 내면적 가치를 실현하기 위해 노력하는 단계를 의미한다.

이와 같이 매슬로우는 인간의 욕구를 마치 계단과 같이 체계화되어 있어 반드시 낮은 단계의 욕구가 해결되어야만 보다 높은 단계로 나아갈 수 있는 것으로 주장했지만, 철학적으로 보면 몇 가지 검토되어야할 사항들이 있다. 우선 매슬로우는 유적 존재(species being)로서의 인간의 특성을 고려하고 있지 않다는 점이다. 다시 말해서 다른 동물과 다른 인간 종만이 갖는 고유한 종적 특성을 고려하고 있지 못하다는 것이다.

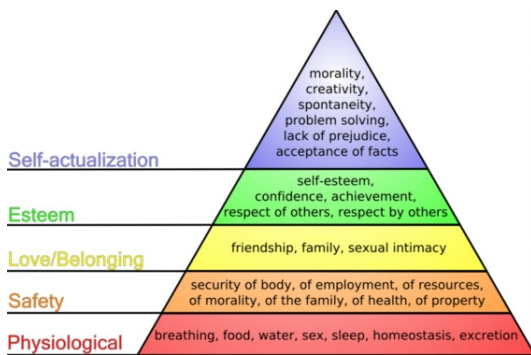


Fig. 1 Desire 5 steps by Maxlow

예컨대 매슬로우는 인간 욕구의 가장 낮은 단계라고 하는 생리적 욕구는 사실상 동물적 본능이라고 할 수 있다. 신체적 위협으로부터 벗어나려는 안전에 대한 욕구도 기본적으로 동물들에서 발견되는 본능이다. 그러나 여기서 매슬로우는 애매하게 안전에 대한 욕구에 직접적인 신체적 위협뿐만 아니라 미래에 대한 불안에서 보험에 가입하거나 경제적 불안에 대비하여 저축을 하는 사회적 위험도 포함시키고 있다. 그리고 다음 단계 즉, 사회적 욕구, 자긍심 욕구, 자이실현 욕구 등 단계가 높아갈수록 동물에서는 볼 수 없는 인간만의 가질 수 있는 욕구들을 제시하고 있다.

이처럼 동물에서 발견할 수 있는 욕구와 인간에서만 발견될 수 있는 욕구를 이렇게 혼합시켜서 단계화시키는 것은 암암리에 진화론적 인간관을 내포하고 있는 것으로 보인다. 즉 인간을 동물의

연장선상에서 파악하는 것이다. 그러나 정신분석학자인 라캉(Jacques Lacan: 1901~1981)은 생물학적인 욕구(needs)와 인간적인 요구(demand) 및 욕망(desire)을 개념적으로 구분하면서 인간과 동물의 접면, 즉 인간과 동물의 ‘같이면서도 다른’(apart and together) 욕망에 대해 말한다. 그는 매슬로우가 이야기하는 욕구를 철저히 생물학적인 것으로 국한시키고 있다. 대신에 욕망은 무의식적인 것으로서 어떠한 개인이 ‘인간의 자식’이 되기 위해서 반드시 거쳐야만 하는 통과점(오이디푸스 콤플렉스)에서 형성되는 것으로서, 그로 하여금 인간의 질서 아래 하나의 ‘주체’로서 살아갈 수 있게 해주는 최소한의 조건으로 본다¹⁾.

라캉의 주장을 요약해서 말하면, 욕구(needs)는 생리적 차원의 것이고, 요구(demand)는 인간의 의식적 차원의 것이다. 그리고 욕망(desire)은 인간의 무의식적 차원의 것이다. 욕구가 생리적인 현상으로서 신체가 반응하는 충동(impulsion)이라고 한다면, 요구는 신체적 충동이 언어적으로 혹은 상징적으로 표출된 것이고, 욕망은 생리적 욕구와 언어적 요구간의 메울 수 없는 심연에서 무의식적으로 형성되는 것이라고 말한다. 인간은 자연적 소여의 욕구를 문화적으로 충족하는 존재라 할 수 있다. 이는 다시 말해서, 생리적 욕구를 문화적으로 충족하려고 노력하는 과정에서 자연적 존재가 문화적 존재로, 동물적 존재가 인간적 존재로 성숙된다는 것을 뜻한다. 따라서 인간의 심리에 관한 이론은 욕구의 차원이 아니라 욕망의 차원에서 탐구되어야 한다는 것이다.

매슬로우는 욕구이론이 안고 있는 또 다른 문제는 진화론적 관점의 자연스런 귀결이라고도 할 수 있는 바, 욕구를 단계적으로 파악하고 있다는 점이다. 그러나 욕구이론을 욕망이론으로 전환하게 되면, 욕망은 단계적으로 파악되기보다는 서로 다른 종류의 것으로 구분될 뿐이다. 욕망은 개별적 현상을 중심으로 보면 수많은 종류의 욕망이 있을 수 있겠지만, 욕망을 바라보는 관점은 크게 두 가지로 나뉠 수 있다. 즉, ‘결핍으로서의 욕망’과 ‘생산으로서의 욕망’이 그것이다. 인간이 무엇을 욕망한다는 것은 그것이 결핍되어 있기 때문에

그 결핍된 것을 채워줌으로써 해소되는 것으로 보는 욕망에 대해서는 프로이트(Sigmund Freud: 1856~1939)와 라캉이 그 원리를 제시하였고, 인간을 비롯한 모든 사물은 내재적으로 자기 존재를 유지하려는 경향을 갖고 있어, 그러한 욕망이 나와 상대방의 상호작용을 가능하게 만들고 새로운 사건들을 만들어내게 된다는 생산으로서의 욕망이론은 니체(Friedrich Nietzsche; 1844~1900)와 들뢰즈(Gilles Deleuze: 1925~1995)에 의해 제시되었다.

3. 욕망의 유형

욕망은 결핍에서 생겨난다는 주장을 제시한 대표적인 학자는 프로이트이다. 그는 무의식으로서의 욕망이 오이디푸스적으로 구조화되어 있다고 주장하였다. 우리의 무의식 속에는 언제나 ‘엄마-아빠-나’라는 가족삼각형(Oedipal triangle)이 작동하고 있어 욕망은 그 가족삼각형을 벗어나 호를 수 없다는 것이다. 이 논리에 따르면, 우리가 항상 원하는 것은 엄마다. 그러나 엄마를 욕망하는 것은 금지되어 있으므로 우리는 금지된 것을 원하는 자신의 욕망을 정직하게 표현할 수 없고 억압할 수밖에 없다. 그래서 욕망은 언제나 금지된 대상에 대한 욕망이고 결핍된 대상에 대한 욕망이다. 그리고 금지된 욕망은 사회문화적으로 용납될 수 없는 것이기에 공개적으로 드러낼 수 없어 무의식적으로만 작용한다.

그러나 무의식적 욕망은 용납될 수 없는 것이기에 억압되었을 뿐, 완전히 사라진 것은 아니다. 문명사회를 이루기 위한 대가로 의식의 심층적 저변에 억압된 욕망은 좌절과 불만이 누적되어 끊임없이 꿈틀거리면서 배후에서 의식세계를 조종한다. 프로이트는 억압된 욕망은 때로 실연, 오기, 오독, 오청 등 여러 가지 착오행위로 드러나기도 하나, 무의식적 욕망은 무엇보다도 압축과 치환의 메커니즘에 따라 꿈의 영상으로 표상된다고 보았다. 그러나 그의 제자이기도한 라캉은 무의식적 욕망이 무엇보다도 언어와 직접적인 관련을 맺고서 언어처럼 구조화되어 있다고 보았다. 라캉은 프로이트와 마찬가지로 인간에게 있어서 무의식은 오이

디푸스 단계(Oedipal stage)를 통과하면서 형성되는 것으로 보았으나, 프로이트와 달리 오이디푸스 단계의 요체를 상상적 단계에서 벗어나 상징적 단계, 즉 언어적 단계로 진입하는 것으로 보았다.

그런데 라캉은 언어를 소쉬르(Ferdinand de Saussure; 1857~1913)의 입장에 따라 그것을 사용하는 개인과 무관한 사회적 규약, 객관적 구조로 파악하였다. 다시 말해서 특정 언어기호의 의미는 그 기호를 사용하는 사람에 의해서가 아니라 기호들 간의 관계에 의해서, 기호들을 조작해내는 고유한 규칙에 의해서 정해진다는 것이다. 따라서 사람이 언어기호를 사용하여 자신의 의도를 표현하는 행위는 이미 정해진 언어기호 목록에서 불가피한 차선의 선택을 하고, 이를 언어규칙에 따라 조합하는 것 이상을 할 수 없다고 보았다. 화자는 자신이 말하고자 하는 바가 있으나 그것을 언어기호로 표상하는데 항상 실패할 수밖에 없고, 그 실패를 보충하기 위해서 새로운 언어기호를 동원하지만 그 결과는 역시 만족할 수 없기 때문에 끊임 없는 기표(signifier)의 연쇄가 있을 뿐이다. 이런 점에서 욕망의 대상이란 사실 근원적 결핍으로 인해 발생하는 욕망을 대신하는 것이고, 이런 점에서 근원적 결핍의 은유적(metaphoric), 환유적(metonymic) 기표라고 할 수 있다는 것이다²⁾.

반면 니체에게 욕망은 기본적으로 ‘하고자 함’(will)으로 파악된다. 놀고자 함, 사유하고자 함, 말하고자 함, 무언가를 새로운 방식으로 하고자 함, 살고자 함 등등 모든 ‘하고자 함’이 바로 욕망이다. 변화와 생성을 부정하고 영원성을 상정하는 사유, 예컨대 변증법을 비롯한 모든 종류의 이분법과 실체론적 사유에서 수동적 니힐리즘(passive nihilism)을 발견한 니체는 만물의 죽음과 소멸 앞에서 무너짐 없이 고귀한 자세를 유지할 수 있는 능동적 니힐리즘(active nihilism)의 철학을 제시하고자 했다³⁾. 그것은 변화하는 다양한 현실을 불변하는 보편성과 목적에 종속시키는 것이 아니라 변화하는 현실 그 자체를 생생한 삶의 사태로 긍정하는 것이고, 변화를 파괴의 과정이 아니라 생성의 과정으로 전환함으로써 그것이 가능하다고 보았다. (니체에게 생성변화는 절대적인 것으로서

그것은 우주적인 생성변화이며, 바로 의지의 생성 변화이다. 절대적 생성변화를 긍정하는 삶의 태도를 일컬어 니체는 ‘운명에’(amor fati)라고 한다⁴⁾.

따라서 니체에게 욕망은 새로움에 대한 의지와 동일한 의미를 갖는다. 새로움에 대한 의지는 다른 사람들이 의지하는 것과 전혀 다른 새로운 것을 의지하는 열정이며, 자신이 이전에 욕망했던 것과는 다른 것을 욕망하는 것, 즉 새로운 것에 대한 욕망 그 자체를 생산하는 것이다. 예컨대 태양이 솟아오를 때 나는 태양이 뜨기를 원한다고 말하는 것이 우스운 것처럼, 이미 존재하고 있는 사실을 의지하는 것은 의지가 아니다. 또한 권투에서 쓰러져 있는 사람이 “나는 여기에 누워있다. 하지만 내가 원해서 누워 있는 것이다”라고 말하면 사람들이 그것을 비웃는 것처럼 어떤 힘의 반작용으로 생겨난 상태 역시 의지가 아니다. 따라서 니체는 우리가 욕망하면서 생산과 변화를 의지하지 않는 것은 불가능하다고 말한다.

욕망의 니체적 표현인 의지는 아직 존재하지 않는 것을 의지하는 것이고, 이를 통해 변화와 생성을 가져오는 것이며 항상 수동이 아니라 능동, 즉 반작용이 아니라 작용이다⁵⁾. 나아가서 욕망은 의지를 구체적으로 실현할 수 있는 역량이 뒷받침되어야 현실성을 갖는다. 따라서 니체에게 욕망은 모든 활동의 본질로서 무엇인가를 산출하려는 의지일 뿐만 아니라, 실제로 그 의지를 실현할 수 있는 능력과 결합된 ‘힘에의 의지’(will to power)라고 할 수 있다. 특히 니체는 ‘힘에의 의지’를 ‘삶에의 의지’(will to live)와 구분하고 있는데, 이는 니체가 욕망을 인간이나 생물체의 고유한 것이 아니라 어떤 활동을 하기 위해 만나고 접촉하는 모든 신체들(the corporeal)에 속하는 것으로 파악하고 있기 때문이다.

이와 같은 니체의 욕망 개념을 이어받은 들뢰즈는 한 단계 더욱 나아가서 욕망하는 신체를 기계로 파악한다. 기본적으로 영구불변하는 실체의 존재를 부정하는 들뢰즈는 우리가 그것을 어떻게 원하는가에 따라 모든 신체는 이것이 될 수도 있고 저것이 될 수도 있다고 본다. 그것은 우리가 원하는 것이라면 뭐든지 된다는 점에서, 그리고 우리

가 원하는 바대로 작동된다는 점에서 차라리 기계, 특히 어떤 효과를 생산하는 기계로 볼 수 있다는 것이다. 이러한 입장에서 들뢰즈는 욕망과 생산 그리고 기계를 동의연적인(co-extensive) 것으로 파악하고 ‘욕망하는 기계’ 또는 ‘욕망하는 생산’이라는 표현을 쓰고 있다.

이처럼 인간과 생물을 포괄하면서 동시에 탈인간적이고 탈생물학적인 개념으로서 욕망하는 기계들은 이제 아무것도 표상하지 않고, 아무것도 기호화하지 않으며, 아무것도 의미하지 않는다. 욕망하는 기계란 바로 우리가 그것으로 만들어내는 것이고, 우리가 무언가를 만들 때 사용하는 수단이며, 그것들 스스로 만들어내는 것이다⁶⁾. 니체와 들뢰즈는 욕망을 욕구와 요구 사이의 심연에 존재하는 무의식으로 파악하고 있는 프로이트나 라캉과 달리 욕망을 적극적인 의지로 파악하고 있기 때문에 당연히 무의식이라는 것도 의식과 별도로 존재하는 것으로 보지 않는다. 의식이란 현재화한 기억의 다른 이름에 불과하고, 현재화하지 않는 기억은 곧 무의식이 된다⁷⁾.

다시 말해서 들뢰즈에게 의식과 무의식은 사실상 다르지 않은데, 무의식이란 의식을 다른 의식으로, 혹은 비의식으로 변환시키려는 욕망의 흐름, 그것을 가능하게 해주는 힘이며, 현재 지배적인 어떤 의식 상태를 변이시키는 힘이 지향하는 방향이라고 할 수 있다. 그것은 의식의 형태로 습관화되고 고착화된 사고방식을 넘어서 자유자재로 새로운 사유를 가능하게 하는 힘이다. 뿐만 아니라 들뢰즈에게 무의식은 우리가 해석해야 할 알 수 없는 어떤 증상이나 비현실적인 공상 내지 환상이 아니라 우리의 삶을 구성하는 현실을 생산하고 변혁하는 문제고, 또한 그러한 현실 속에서 우리의 삶을 생산하고 변환시키는 문제이다⁸⁾.

들뢰즈는 이와 같이 끊임없이 새로움을 원하고 실현시키는 욕망으로서의 무의식에 대해 “절정을 향해 나아가지 않으며, 어떤 외적 종결에 의해 중단되지도 않는 방식으로 구성되는 지속적인 강밀도의 지역”⁹⁾, 어떠한 가시적인 형상이나 형태로부터 벗어난 순수한 질료적(에너지의) 흐름이라고 말한다. 그것은 여러 힘들이 밀고 당기는 장(field)

으로서, 그 장에서 강밀도의 분포와 배분에 따라 때로는 그것이 기관(organs)이 되고 때로는 그것이 기관 없는 신체(body without organs)가 되기도 한다. 그리고 모든 기관 없는 신체의 최대치로서의 기관 없는 신체, 즉 순수 질료적 흐름으로서의 기관 없는 신체에 대해 들뢰즈는 욕망의 내재성의 장(field of immanence) 혹은 일관성의 구도(plane of consistency)라고 표현한다.

그런데 들뢰즈에 따르면 기관 없는 신체는 두 가지 얼굴을 갖는다¹⁰⁾. 한 가지 얼굴은 욕망에 따라 속성을 달리하는 기관 없는 신체들이 하나의 충만한 내재성의 장을 이루는 방향으로 향하고 있는 긍정적인 기관 없는 신체이고 다른 또 하나의 얼굴은 창조와 생성이 아니라 파괴와 파멸, 죽음으로 이어지는 부정적인 기관 없는 신체이다. 첫째 긍정적인 기관 없는 신체로서의 욕망은 욕망의 긍정적이고 내재적인 장을 다양하게 펼쳐가는 생산적인 능력을 갖춘 그런 신체를 뜻한다. 그것은 충만한 기관 없는 신체로서 무엇보다도 다양한 잠재성을 가진 신체가 있다. 충만한 기관 없는 신체란 다양한 규정성, 다양한 양상을 가질 수 있는 그런 기관 없는 신체로서 그것은 수용하거나 포용할 수 있는 이질성의 폭이 매우 큰 신체이며, 스스로 펼쳐지는 과정에서 만나게 될 모든 이웃항들에게 많은 것을 나누어줄 수 있는 신체이다.

둘째 부정적인 기관 없는 신체로서의 욕망에 대해 들뢰즈는 텅 빈 기관 없는 신체(Emptied Body)와 암적인 기관 없는 신체(Cancerous Body)를 제시한다. 텅 빈 기관 없는 신체는 욕망의 흐름을 가두고 이를 고정시키는 일체의 벽이나 형상을 파괴해 버렸지만 어떤 다른 양상으로도 펼쳐질 능력(강밀도)을 갖지 못한 신체이다. 그것은 텅 빈 만큼 빈약하고 빈곤한 신체이며, 따라서 다가오는 이웃항들에게 나누어줄 것도 없고, 다가오는 이웃항들의 이질성을 담아내고 수용할 폭이 극소화된 신체이다. 그리고 암적인 기관 없는 신체란 벽이나 형상을 파괴하면서도 그 안에 존재하며, 모든 기관을 유기체의 기관이 아니라 오직 자신만을 위한 기관으로 대체하는 신체를 말한다. 그것은 텅 빈 신체와 달리 무능력한 신체가 아니라, 강력한 파괴능

력을 갖고 있는 부정적인 신체이며, 이웃항들을 끌어 들여 자신의 일부로 만들면서 서로의 파괴능력을 키워가는 신체이다¹¹⁾.

4. 자동차 튜닝의 심리

자동차를 튜닝하는 사람들에게 자동차는 어떤 의미를 가질까? 도로교통법은 자동차에 대해 '원동기에 의하여 육상에서 이동할 목적으로 제작한 용구'라고 규정하고 있다. 이것은 아마도 자동차에 대한 가장 상식적인 정의라고 할 수 있는데, 자동차를 매우 기능적으로 정의한 것이라고 할 수 있다. 기능적으로 볼 때 자동차란 어느 한 지점에서 다른 한 지점으로 사람이나 물건을 실어 나르는 운송체(vehicle)라고 할 수 있다. 운송체 중에서도 자동차는 사람의 힘이나 동물의 힘으로 움직이는 것이 아니라 자체의 힘으로 움직이는 자동 운송체(motor vehicle)라고 할 수 있다. 흔히 자동차를 '말 없는 마차'라고 하는 경우가 있는데 이는 자동차를 운송체로 바라보는 관점이라 하겠다.

그런데 마차의 계보를 잇는 운송체로서의 자동차를 굳이 제시한다면 그것은 승용차가 아니라 출발점과 종착점이 정해진 버스나 기차이다. 운전자의 의지에 따라 언제나 어디든 갈 수 있는 승용차는 심지어 주차장에 주차해있을 때에도 이동 중이다. 반면 정해진 노선을 정해진 시간에 운행해야 하는 버스나 기차는 이동 중일 때조차도 정지해 있다. 버스와 기차는 가장 대표적인 운송체로서 편리하게 다닐 수 있는 도로의 확충, 그리고 기차 운전자의 자격과 교육, 이용자의 요금체계 및 운행계획 등 근대적인 교통체계의 확립과 더불어 출현하였다. 버스나 기차의 등장은 먼 거리에 걸쳐서 화물이나 승객의 운송을 가능케 함으로써 도시를 확대시키고 사회적 분화를 촉진했다.

하지만, 자동차의 힘과 속도가 어느 지점을 넘어서자 자동차는 도시 자체를 내부로부터 폭발시키면서 사회적 통합을 촉진시키는 방향으로 진행되었다. 자동차는 속도를 가속화시킴으로써 도로를 자신 속으로 감아버린다. 결국 도로는 자동차 속으로 사라지고, 자동차와 도로가 하나가 되면서

자동차는 자체 내에 모든 것이 갖추어진 일종의 전차(tank)가 된다. 이 시점에서 자동차가 만들어 내는 이동은 한 점에서 다른 한 점으로 옮겨가는 식으로 선형적으로 이루어지는 것이 아니라 일정한 공간을 장악하는 방식으로 굳은 정지와 신속한 운동이 하나의 긴장증(catatonia) 형태로 소용돌이를 일으키면서 순간적 성격을 갖게 된다.

속도의 철학자 비릴리오는 속도의 발견이 무기를 발명했다고 말한다. 그는 무기와 도구를 구분하고 있는데, 무기가 속도(speed)를 필수 성분으로 갖고 있는 반면, 도구는 중력(gravity)을 이겨내는 것을 필수 성분으로 갖는다고 말한다. 어떤 물건이 도구가 되기 위해서는 그것의 대상이 갖고 있는 강도나 중력의 저항을 이겨내야만 한다. 그렇지 못하면 그 도구는 쓸모없는 것이 되 버린다. 반면 던지거나, 쏘는 무기에서 속도는 결정적이다. 던지는 것은 속도 때문이며, 만약 속도가 없다면, 그것은 단지 건네주는 것에 불과하게 된다. 이런 점에서 들뢰즈는 무기의 속도는 도구의 운송과 구별되어야 한다고 말한다¹²⁾.

인터뷰를 했던 8명의 자동차 튜닝 경험자들 중에 자동차를 운송체로 인식하는 사람은 없었다. 인터뷰를 했던 대부분의 사람들이 자동차 튜닝을 수시로 하는 특수한 사람들이었고, 개다가 몇몇은 자동차 레이싱 선수로 혹은 선수를 꿈꾸는 사람이자 자동차 튜닝 업체를 직접 운영하는 사람들로써 자동차를 단순한 이동수단으로 생각하는 사람은 없었다. 심지어 한 인터뷰 대상자(몽키)는 자동차가 인생의 전부라고 표현했다. 미혼이었던 그는 만약 여자가 레이싱이 위험하니까 자동차를 못 타게 한다면 차라리 여자를 포기하겠다고 말했다.

앞서 살핀 욕망에 대한 이론적 관점에 따르면, 자동차를 이동수단 혹은 운송수단으로 여기는 사람들은 자동차를 도구로 생각하는 사람들이라고 할 수 있다. 들뢰즈의 정식에 따르면 자동차가 도구가 되는 것은 ‘노동 기계의 배치’에 따른 것이다. 도구는 그 도구를 이용하는 주체를 형성하고, 형식(form)을 조직화하는 노동 기계의 배치의 산물로서 이러한 배치는 생산해내는 욕망은 기본적으로 고통(pain)과 쾌락(pleasure)의 감정(emotion)을

낳는다고 말한다. 노동의 속성은 기본적으로 참는 것, 고통스러운 것, 저항하는 것, 수동적인 것 등등 기본적으로 삶의 중력을 이기는 것이고, 이겨도 다음날이면 동일하게 되돌아오는 것이다. 아마도 물건이나 사람을 실어 나르는 트럭 운전사나 버스 운전사들, 그리고 자동차를 자신의 경제적 능력이나 사회적 신분을 과시하는 하나의 상징으로 여기는 사람들이 여기에 해당할 것으로 생각된다.

인터뷰를 했던 사람 중에는 자동차와 전혀 무관한 전문직을 갖고 있는 사람이 있었는데, K씨는 일반 승용차와 튜닝차를 별개로 갖고 있었다. 일반 승용차는 회사에 출퇴근용으로 혹은 가족들과 함께 마트에 갈 때 사용하고, 튜닝차는 운전의 즐거움을 누리거나, 춤을 추러 나이트클럽에 가는 대신에 드리프트를 시도하거나 굉음을 내는 등 사적인 감정을 표현하는데 사용한다고 말했다. 이 사람에게 자동차 튜닝은 일종의 놀이(play)였고 튜닝된 차를 운전하는 것은 놀이기구를 타는 것과 같다고 말했다. DIY개념으로 자동차를 튜닝한다는 이 사람은 튜닝 때문에 스트레스를 받는 경우는 없다고 말하면서, 새로운 부품을 주문해서 기다리고, 새로 튜닝한 차를 딸과 함께 타는 재미가 있다고 말했다.

그러나 같이 자동차를 이동수단 이상의 그 무엇으로 인식하면서도 자동차를 훨씬 강렬하게 받아들이는 사람들이 있었다. 이들은 레이싱에 출전하거나 출전을 꿈꾸는 사람들이었는데, 그들에게 자동차는 거의 인생의 전부였다. 운전 경력 6년에 장래 자동차 레이서를 꿈꾸는 팀젤리저의 K씨와 J씨는 튜닝을 하기 위해서 돈을 번다고 말했다. 이들은 자동차를 튜닝하는 이유가 승부욕이라고 말했다. 이들은 승리를 위해서 계속해서 튜닝하고 또 튜닝하기 위해서 다른 모든 것을 희생할 각오가 되어 있는 사람들이었다. 늘 승패가 있는 경주에서는 남들에게 뒤지지 않으려면 자기 차가 보다 빨리 달릴 수 있고, 남 달리 개성이 있도록 튜닝을 한다고 말했다. 또 이들은 여건만 된다면 튜닝에 대한 욕망은 끝이 없다고 말했다. 이들은 일종에 튜닝 중독자들이었다.

한편 같은 자동차 레이서 출신이면서도 자동차

튜닝 관련 부품을 직접 개발하고 판매하는 한 인터뷰 대상자는 자동차튜닝의 또 다른 세계를 보여 주었다. O씨는 자동차 튜닝에 대해 자동차를 자동차 운전자의 스타일에 맞추는 것이라고 말했다. 예전에는 운전자가 자동차에 맞출 수밖에 없었으나 지금은 기술이 발전하면서 역으로 자동차를 운전자에 맞출 수 있게 되었다는 것이다. 운전자 개인의 신체적 조건이나 사용 목적, 운전 패턴 등에 맞게 자동차 성능을 더욱 향상시킬 수 있음에도 불구하고 기업의 시장 경제적 이유 때문에 표준적 운전자를 염두에 두고 자동차를 양산할 수밖에 없는 완성차의 기술 제한을 극한까지 밀어붙이는 것이라고도 했다.

이 사람에게 튜닝은 자동차 진화의 자연스러운 과정이었다. 즉 자동차 발전의 역사가 곧 튜닝의 역사라는 것이다. 서구의 자동차 선진국에서는 자동차에 미친 사람들이 최첨단의 고도기술을 적용한 자동차를 가지고 레이싱 대회에 출전하여 경주를 펼치는데, 자동차 회사는 여기서 승리한 튜닝차를 모델로 하여 새로운 자동차를 개발하게 되고 시장에 팔리게 되는데, 이렇게 튜닝업계와 완성차업계가 선순환의 구조를 이루면서 자동차는 진화해왔다는 것이다. 따라서 그는 자동차야말로 인류가 만들어낸 종합예술이요 최고의 걸작품이라고 말했다. 수백만의 사람들이 수백년에 걸쳐 고뇌하고 노력한 결정체라는 것이다.

들뢰즈는 자동차를 도구로 보는 관점과 대조적으로 자동차를 무기로 보는 관점을 제시했다. 무기의 속성은 적의 공격으로부터 자신을 보호하는 것과 더불어 적을 제압하여 나의 의지를 관철시키는 데 있다. 그런데 무기는 부정적인 뉘앙스와 더불어 긍정적인 뉘앙스를 동시에 갖고 있다. 부정적으로 보면 무기는 타인의 생명을 해치고 파괴할 뿐만 아니라 궁극적으로 자신의 삶을 파멸로 이끌 수 있다. 반면 긍정적으로 보면 무기는 그 무기를 다루기 위해서는 엄청난 훈련이 필요하고, 그 훈련의 양 만큼 자신의 신체가 강해지며, 강해진 신체만큼 자신의 의지를 실현할 수 있게 된다. 들뢰즈는 이러한 무기의 두 가지 경향성을 앞에서 설명한 욕망의 구도로 ‘부정적인 기관 없는 신체’와

‘긍정적인 기관 없는 신체’의 구도로 제시하였다.

본 논문에서 인터뷰했던 대상자들을 들뢰즈의 욕망의 도식에 따라 분류한다면, 자동차가 인생의 전부이며 자동차 튜닝에 중독성이 있다고 응답한 사람들은 부정적인 기관 없는 신체에 해당한다고 판단된다. 들뢰즈는 부정적인 기관 없는 신체로 둘로 나누어 ‘텅 빈 기관 없는 신체’와 ‘암적인 기관 없는 신체’로 분류했는데, 인터뷰 응답자 중에서 텅 빈 기관 없는 신체로 분류할 수 있는 사례는 없었다. 꼭 부정적인 욕망으로 보아야 하는가 하는 문제는 있지만, 일단 자동차 튜닝에 중독성이 있다고 응답한 인터뷰 대상자는 암적인 기관 없는 신체로 볼 수 있다.

여기서 암세포란 무엇인가? 그것은 승부욕이다. 승부욕에 집착하는 사람들은 완성차의 표준적인 제원과 형상을 파괴하면서도 자동차 경주의 규칙과 생리 안에 존재하며, 이 사회의 규범적 통념적 기준에 순응하여 주어진 자동차에 적응하는 것은 아니지만 오직 승리를 위하여 현재의 차를 새로운 차로 대체하는 사람들이다. 그것은 텅 빈 기관 없는 신체와 달리 무능력한 신체가 아니라, 강력한 파괴능력을 갖고 있는 부정적인 신체이며, 이웃들을 끌어 들여 자신의 일부로 만들면서 서로의 파괴능력을 키워가는 신체이다.

한편 자동차 튜닝을 일종의 놀이라고 규정했던 응답자와 자동차를 운전자의 스타일에 맞추는 것으로 규정했던 인터뷰 응답자는 긍정적인 기관 없는 신체로 볼 수 있다. 즉 이들에게 자동차 튜닝은 삶의 기쁨을 안겨주는 긍정적인 의미에서의 무기인 것이다. 뻑뻑이 짜여진 사회적 관행과 상식, 그리고 제도와 규정이라는 사회시스템 속에 억지로 짜 맞추어져 지루하고 고통스러운 삶을 살아가는 것이 아니라 경계를 넘나드는 자유로움과 기쁨을 만끽할 수 있게 해준다는 점에서 이들에게 자동차는 하나의 무기인 것이다. 물론 여기에도 차이는 있다. 자동차와는 관계없이 별도의 직업을 갖고 있는 mbc기자는 일반 승용차와 튜닝차를 별개로 갖고 있으면서 이른바 제도권과 비제도권에 삶을 적절히 배분하고 있다.

반면 자동차 레이싱은 물론 자동차 튜닝과 튜닝

부품을 직접 제작하고 공급하는 인터뷰 응답자의 경우에는 자동차가 그의 삶이 되고 그의 삶이 자동차가 됨으로써 긍정적인 무기의 최대치를 보여 주었다. 그에게 자동차 튜닝은 자동차의 본질이었다. 즉 자동차 튜닝의 역사가 곧 자동차 진화의 역사인 것이다. 그는 겉으로는 자동차 튜닝에 대해 이야기하고 있었지만 사실상 튜닝이란 것도 없이 자동차 그 자체에 대한 이야기였다. 그는 자동차 업계에서 아무리 최신의 차가 나왔다고 하더라도 튜닝은 언제나 한발 앞서 갈 수밖에 없다는 점에서 튜닝이란 첨단기술의 다른 이름에 불과하다고 말했다. 그런 점에서 스스로 자동차 튜닝에 미친 사람이라고 말하는 그는 내면에서 자신의 삶이 곧 한국의 자동차 기술 발전 역사라는 자부심에 충만해 있었으며, 얼굴의 표정에서 삶의 기쁨을 손쉽게 읽을 수 있었다.

5. 결 론

자동차 튜닝을 하는 사람들의 심리는 무엇일까? 이러한 주제를 가지고 연구하면서 본 논문은 심리를 인간의 욕망의 문제로 보았다. 일반적으로 말하면 우리는 자동차 튜닝과 관련해서도 수많은 욕망을 말할 수 있을 것이다. 본 논문에서는 그런 가시적이고 의식적인 욕망이 아니라 무의식적인 욕망의 관점에서 이 문제를 바라보고자 하였다. 이를 위해 무의식적 욕망에 대한 프로이트, 라깡, 니체, 들뢰즈 등의 이론을 살펴보았다. 이를 통해 무의식적 욕망을 크게는 결핍으로서의 욕망과 생산으로서의 욕망으로 구분하였으며, 또 좁게는 생산으로서의 욕망도 부정적인 욕망과 긍정적인 욕망으로 나누어 구분하였다. 그리고 이렇게 분류된 욕망에 따라 자동차에 부여하는 의미가 어떻게 다른지, 그리고 인간과 자동차의 관계에 어떤 감정적 변화가 수반되는지를 도식화하였다. 그리고 실제로 자동차를 튜닝하는 사람들을 찾아 인터뷰를 수행하면서 이러한 도식을 적용하여 살펴보았다. 본 논문이 수행한 이론적 도식을 표로 정리하여 제시하면 Table 1과 같다.

본 논문은 자동차 튜닝의 문제를 무의식적 욕망

의 개념을 가지고 연구한 최초의 논문이라는 점에서 의의가 있다고 본다. 그리고 인문학자가 자동차를 주제로 해서 연구하는 흔치 않은 융합적 연구라는 의의가 있다. 그러나 전체적으로 무의식적 욕망에 대한 이론적 논의도 미약하고 자동차 튜닝에 대한 기술적 논의도 미흡하다는 문제가 있다. 앞으로 논문의 이론적 틀도 좀 더 정교화 할 필요가 있고 인터뷰 대상자도 좀 더 많은 사람을 확보해서 시도할 필요가 있다고 본다. 사실 자동차 튜닝 부분만 하더라도 그 영역이 매우 광범위하기 때문에 후속 연구에서는 범위를 보다 구체화하고, 인터뷰 대상자들도 유형별로 특수화해서 연구를 진행하는 것이 필요하다고 본다. 후속 연구를 기대하면서 본 논문이 우리나라의 자동차 튜닝 문화를 개선하는데 일조하기를 기대해 본다.

Table 1 Desire and the sense of car

desire		sense of car	human-car relationship	
desire as lack(discontent)		tool (labour)	emotion	pain pleasure
desire as production	negative body without organ	weapon (play)	affecti on	ordeal
	positive body without organ			passion sorrow joy

후 기

이 논문은 2011년 교육과학기술부의 재원으로 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임. (NRF-2011-372-G00001)

References

1. J. K. Lee, 2006, "The Outside of the Philosophy", Geulinbee, Seoul, p. 37.

2. J. K. Lee, 2006, "The Outside of the Philosophy", Geulinbee, Seoul, p. 37.
3. E. Y. Jin, 2007, "Nietzsche, the Eternal Return and the Philosophy of Difference", Geulinbee, Seoul, p. 40.
4. Y. G. Kang, 1995, "Nietzsche, the Adventure of Deconstruction", Koreaone, Seoul, p. 183.
5. E. Y. Jin, 2007, "Nietzsche, the Eternal Return and the Philosophy of Difference", Geulinbee, Seoul, p. 210.
6. D. Gilles and F. Guattari, 1983, "Anti-Oedipus", University of Minnesota Press, USA, p. 342.
7. S. Y. Hwang, 2006, "Motivation and Personality", Geulinbee, Seoul, p. 215.
8. J. K. Lee, 2006, "The Outside of the Philosophy", Geulinbee, Seoul, p. 167.
9. D. Gilles and F. Guattari, 1987, "A Thousand Plateaus : capitalism and schizophrenia", University of Minnesota Press, USA, p. 196.
10. D. Gilles and F. Guattari, 1987, "A Thousand Plateaus : capitalism and schizophrenia", University of Minnesota Press, USA, pp. 201-202.
11. D. Gilles and F. Guattari, 1987, "A Thousand Plateaus : capitalism and schizophrenia", University of Minnesota Press, USA, p. 163.
12. D. Gilles and F. Guattari, 1987, "A Thousand Plateaus : capitalism and schizophrenia", University of Minnesota Press, USA, p. 400.