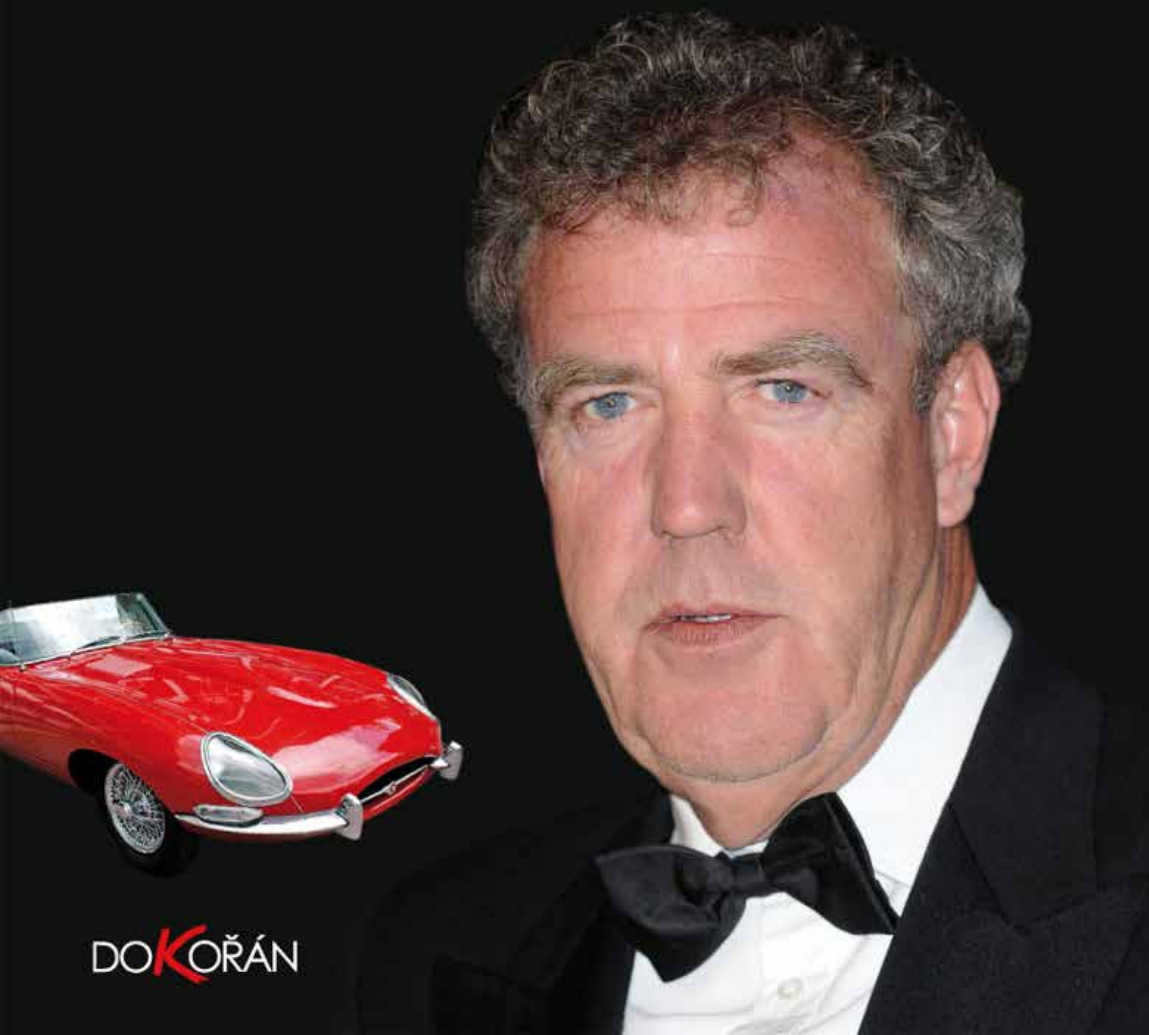


Jeremy
Clarkson

Ďábelská jízda



DOKORÁN

Jeremy Clarkson
ĎÁBELSKÁ JÍZDA

Original English language edition first published

by Penguin Books Ltd, London

Text copyright WHAT COULD POSSIBLY

GO WRONG © Jeremy Clarkson, 2014

All rights reserved

Translation © Aleš Drobek, 2015

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této publikace nesmí být rozmnožována a rozšiřována jakýmkoli způsobem bez předchozího písemného svolení nakladatele.

Druhé vydání v českém jazyce (první elektronické).

Z anglického originálu *What Could Possibly Go Wrong* přeložil Aleš Drobek.

Odpovědná redaktorka Tereza Hříbová.

Obálka, sazba, grafická úprava a konverze do elektronické verze Tomáš Schwarzbacher Zeman.

Vydalo v roce 2015 nakladatelství Dokořán, s. r. o.,

Holečkova 9, Praha 5, dokoran@dokoran.cz, www.dokoran.cz.

(pdf – 782. publikace, 199. elektronická;

epub – 783. publikace, 200. elektronická;

mobi – 784. publikace, 201. elektronická)

ISBN: 978-80-7363-726-2 (pdf)

ISBN: 978-80-7363-727-9 (epub)

ISBN: 978-80-7363-728-6 (mobi)

DOKOŘÁN

Ďábelská jízda

Jeremy
Clarkson

Ďábelská jízda

DOKORÁN

Obsah

Prokristapána, fricku, dej už tomu autu pokoj – <i>MINI Countryman Cooper S ALL4</i>	11
Rozměklá konfekce, nulové překvapení – <i>Audi A7 Sportback 3.0 TDI quattro SE</i> ...	14
Pečivo v košíku za všechny prachy – <i>Citroën DS3 Racing</i>	17
Není to sice moc britské, ale naučte se smlouvat – <i>Mitsubishi Outlander 2,2 DI-D GX4, sedmimístné</i>	20
Stíhačka v dieselu – <i>Saab 9-3 SportWagon Aero TtiD 180PS</i>	23
Nesmějte se mu, už se tak narodil – <i>Nissan Juke 1,6 DIG-T Tekna</i>	26
Jurtofilové projednou trefili do černého – <i>Land Rover Freelander 2 eD4 HSE 2WD</i>	29
Malej, ale přepřilňovanej – <i>Fiat 500 0,9 TwinAir Lounge</i>	32
Ať se propadnu, jestli vím, proč mě Helga von Obluda prostě nebere – <i>Porsche Panamera 3,6 V6 PDK</i>	35
Šelma, jakou svět ještě neviděl – <i>Jaguar XJ 5.0 Supercharged Supersport LWB 4dr</i>	38
Koala s kachním zobákem – <i>Ford Falcon FPV Boss 335 GT</i>	41
Botox, bikiny a depilační vosk a můžeme vyrazit – <i>Jensen Interceptor S</i>	44
Ach ouvej, z mého pivního pitbula je domácí psíček – <i>Ford Focus Titanium 1,6 Ecoboost</i>	47
S větry o závod – <i>Renault Wind Roadster GT Line 1,6 VVT</i>	50
Řádně vám promasíruje mužská řadra – <i>Aston Martin Virage</i>	53
Mrzutý veterán nastrojený jak silniční výrostek – <i>Škoda Fabia vRS 1,4 TSI DSG</i>	56
Jak se řekne švédsko-čínsky „nic nevidím“? – <i>Volvo V60 T5 R-Design</i>	59
I já dospěl, Helgo, a také se do tebe zamiloval – <i>Porsche 911 GTS</i>	62
Ach slečno, udělejte ze mě šíleného diktátora – <i>Mercedes CLS 63 AMG</i>	65
Počítání oveček – <i>BMW 640i SE kabriolet</i>	68
Ach Shreku, zmáčkni mě, až to zabolí – <i>Nissan GT-R</i>	71
Historicky první ferrari se zbytečným pohonem všech kol – <i>Ferrari FF</i>	74
Studuj, chlapče, nebo skončíš za volantem Jetty – <i>VW Jetta 2.0 TDI Sport</i>	77
Na elitní úderku moc krotké – <i>Audi RS 3</i>	80
Astmatický účetní v kovbojském klobouku – <i>Mazda CX-7</i>	83
Mrkněte se, prosimvás, jestli mi někde nevypadla slezina – <i>BAC Mono</i>	86
Myslel jsem, že vypadá fádně. Ale fiha! – <i>Honda Accord Type S</i>	89
Fšak my fam ukasat, co je to die Tortur – <i>Mercedes-Benz G 350 Bluetec</i>	92
Odstrojte z něj všechny triky a kejkle, a pořád je to kouzelník – <i>Audi A6 SE 3.0 TDI</i>	95
S úsměvem vstříc nebeské bráně – <i>Lamborghini Gallardo LP570-4 Spyder Performante</i>	98
Už tě nechci. Na přehlídce jsi vypadala mnohem líp – <i>Jaguar XF 2,2 Diesel Premium Luxury</i>	101
Tryskáč v kabrioletu – <i>Mercedes-Benz SLS Roadster</i>	104
Nahore bez není pro starý – <i>VW Golf Cabriolet GT</i>	107

Přemluvila jste mě, paní Beckhamová. Chci vaše dítě – <i>Range Rover Evoque Prestige SD3 auto</i>	110
Třesky plesky, čtvrté kolo je pro sralbotky – <i>Morgan Three Wheeler</i>	113
Plážové sexbomby letí na mýho zlatýho bejka – <i>Lamborghini Aventador LP 700-4</i> ...	116
Nastupte si, Charlesi, je to sen všech ludditů – <i>Mercedes C 63 AMG Black</i>	119
Starožitný příbormník zpoza velké louže – <i>Jeep Grand Cherokee 3,0 CRD V6 Overland</i>	122
Ajaj, nějaký blboun zpanikařil – <i>Chevrolet Orlando 1,8 LTZ</i>	125
Nic na rodinné výlety za babičkou – <i>Audi R8 GT</i>	128
Neuvěřitelné, kam až to dotáhli s provázkem a víčky od piva – <i>Hyundai i40 1,7 CRDi 136PS Style</i>	131
Bim! Tebe, fešáku, jen tak nepustím – <i>BMW M5</i>	134
Nové srdce oživilo oblíbené monstrum fotbalových primadon – <i>Bentley Continental GT V8</i>	137
Závody ve zbrojení skončily, vyhrál Frank Sinatra – <i>Aston Martin DBS Carbon Edition</i>	140
Hodnej pejsek, akorát nezavře klapačku – <i>Suzuki Swift Sport 1,6</i>	143
Heleďte, co mám, sedláku Jiljí z Oujezda: holínky posázené bižuterií – <i>Jeep Wrangler 2,8 CRD Sahara Auto čtyřdveřové</i>	146
Poděděný veterán, který jezdí na řepu a táhne ruskou ekonomiku – <i>Lada Riva</i> ...	149
Ingredience jedna báseň, ale suflé nám poněkud spadlo – <i>Porsche 911 Carrera</i> ...	152
Srazil jsem se s bruselským regulovčikem a vůbec nic jsem necítil – <i>BMW 640d (s balíčkem M Sport)</i>	155
To mě podrž, fricku, tahle myš vážně řve – <i>Volkswagen High Up!</i>	158
Design pro zoldáky. Řídí ho mámy – <i>Ford Kuga 2.0 TDCi Titanium X PowerShift</i> ...	161
Prostě nejlepší, jen škoda, že se za to tak stydí – <i>BMW 328i Modern</i>	164
Jen foťte, paparazzi, mám zrovna čisté slipy – <i>Audi A8 3.0 TFSI</i>	167
Lidi, neblázněte, vždyť je to jen rolls – <i>Rolls-Royce Phantom II</i>	170
Nedělej drsňáka, vím, že pod tím máš krajkové kalhotky – <i>Mercedes SLK 55 AMG</i>	173
Blbec z Ingolstadtu – <i>Audi Q3 2.0 TDI quattro SE S tronic</i>	176
Hlavu vzhůru, Napoleona taky nejdřív přehlíželi – <i>Mini Cooper S roadster</i>	179
Ten divný zvuk vydává Einstein schovaný pod kapotou – <i>Ford Focus 1.0 EcoBoost 125PS Titanium</i>	182
To jsem fakt netušil, že Kate Mossově dám kopačky tak brzy – <i>Citroën DS5 DSport HDi 160 automatic</i>	185
Posuň se, královno, vedle Toma Cruise je ještě místo – <i>Kia Cee'd, 2^e 1,6 GDI</i> ...	188
Manželka je z domu. Nechcete se přijít mrknout na můj elektrický víko? – <i>Mercedes-Benz ML 350 BlueTec 4Matic Sport</i>	191
Když se vrátím do Afriky, že mi ho zase odvezete? – <i>Porsche 911 Carrera S kabriolet</i>	194
Pojďte, slečno sedmibojařko, proběhnem se spolu do sedmého nebe – <i>Ferrari 458 Spider</i>	197
Ajaj, instalatérská dodávka mi udělala průvan v peněžence – <i>Citroën Berlingo</i> ...	200
Výrostek se žvýkačkou v hubě rozlouskl Velkou Fermatovu větu – <i>Vauxhall Astra VXR 2.0i Turbo</i>	203
Připravte si hlášení o nehodě, jelita za volantem mají novou hračku – <i>Peugeot 208 1.2 VTi Allurei</i>	206

S tou plastikou nikoho neoblafnete, babi – <i>Jaguar XKR-S</i>	209
Lex baskervilský, netvor vyšlechtěný speciálně na slatiny – <i>Lexus LFA</i>	212
Levná tedy rozhodně je, ale šikovná moc ne – <i>Škoda Octavia vRS</i>	215
Je to bájo, prohánět se zase v supermanském kostýmu – <i>Toyota GT86</i>	218
Tak, sestro Marie, zkuste si dloubnout do mého quattro – <i>Audi S6 4.0 TFSI quattro</i>	221
Je neděle, svítí sluníčko... pojďme si zařádit – <i>Ferrari California 30</i>	224
Hele Máňo, to je to laciný Bentley, ne? – <i>Chrysler 300C Executive</i>	227
Květinové děti jsou out, kartáček pod nosem je in – <i>VW Brouk 1.4 TSI Sport</i> ...	230
Nechej si svůj šňaps, Heidi, já si dám jablečné víno s Rosie – <i>Mercedes A 250 AMG</i>	233
Nefalšovaný exkrement v podání Silvia, uklízeče záchodů – <i>Chrysler Ypsilon</i>	236
Když pěkně poprosíte, nejspíš vám i uvaří oběd pod vodou – <i>BMW M135i</i>	239
Sličný Olaf leze Jürgenovi do zeli – <i>Volvo V40 D4 SE Nav</i>	242
Objednal jsem si anglický rostbíf a donesli mi eintopf – <i>Aston Martin Vanquish</i> ...	245
Kokainový exces v normě – <i>Range Rover Vogue SDV8 4,4L V8 Vogue</i>	248
Díky, chlapci, za sebe i své dolní polovičky – <i>Audi RS4 Avant 4,2 FSI quattro</i>	251
Jako Anna Boleynová – bez hlavy to taky není ono – <i>Volkswagen Golf GTI kabriolet 2,0 TSi</i>	254
Tak schválně, pane karavanisto, že si s ním netroufnete na tekutý písek? – <i>Hyundai Santa Fe Premium sedmimístné</i>	257
Nikdo neumí objevit Ameriku tak jako ty, fricku – <i>VW Golf 1,4 TSI ACT GT</i>	260
Ideální na lov... policajtů – <i>Mercedes CLS63 AMG Shooting Brake</i>	263
Sláva, už můžu být zase fanda Bentley – <i>Bentley Continental GT Speed</i>	266
Zapni trysky, Iron Mane, a prolétni přímo skrz zácpu – <i>Audi R8 5,2 FSI quattro S tronic</i>	269
V laciném kraji půjdou na dračku – <i>Porsche 911 Carrera 4S</i>	272
Takový drek, že bych ji nekoupil ani vlastnímu synovi – <i>Alfa Romeo MiTo 875cc TwinAir Distinctive</i>	275
Jak jsem zachraňoval planetu se svou africkou královnou – <i>BMW 528i Touring SE (rok výroby 1999)</i>	278
Je to fakt utrpení, když vám pod kapotou bučí raněná kráva – <i>Toyota Corolla GX (neboli Auris)</i>	281
Tím padá má teorie o nástupu manuálů – <i>Aston Martin Vantage V12 roadster</i>	284
To se panečku nahihňáte, až budete škrtit toho ledního medvěda – <i>Ford Fiesta ST 1.6T EcoBoost</i>	287
Další noční měra v karavanu hrůzy – <i>Honda CR-V 2.2 I-DTEC EX</i>	290
Podlamují se mi z tebe kolena... jakož i kyčle a páteř – <i>Jaguar F-Type S</i>	293
Zrcátko, blinkr a bacha na lvy – pan Moula dostal turbodmychadlo – <i>Peugeot 208 GTi</i>	296
Teď ne, Kato... vystup a tlač a já zatím budu točit šlehačem – <i>MG6 Magnette 1.9 DTi-Tech</i>	299
Ani modelky v boxech, ani červené kalhoty – školní rozvážka ve formuli – <i>Mazda CX-5 2WD SE-L</i>	302
Kde sedlák Jiljí z Ujezda baští svačinu? – <i>Range Rover Sport SDV6 Autobiography</i>	305
Vyrábějí vlastně jen jedno auto. Má ale hezkou barvu – <i>Porsche Cayman S PDK</i>	308

Stačí kouzelné slůvko a z ukvílené hysterky je rázem svůdná čarodějka – <i>McLaren 12C Spider</i>	311
Sebrat dveře a hned je zase vrátit? Ale ovšem, dělá to 24 000, prosím – <i>BMW M6 Gran Coupé</i>	314
Thunderbird a Mustang jsou už zadané, takže jaké jméno mu vybereme, chlapci – <i>Vauxhall Adam</i>	317
Cha chá! Nikdy mě nechytí, když jsem teď neviditelný – <i>VW Golf</i> <i>GTI 2.0 TSI Performance Pack</i>	320
Málo hřmění za hodně peněz – <i>Mercedes-Benz A45 AMG</i>	323
Od národa, který nám dal Le Mans... stan na kolech – <i>Citroën DS3</i> <i>DSport kabriolet</i>	326
Zábava začne, jakmile vyrvete počítačové chůvě volant z rukou – <i>Audi RS5 4.2 FSI quattro kabriolet</i>	329
Jak jsem poslušně zacouval na parkovací místo vyhrazené břídilům – <i>Peugeot 2008</i>	332
Kde hergot schovali tlačítko „držet krok s Italy“? – <i>Jaguar typu F</i>	335
Běžte si hrát s dopravními grafy, soudruhu Kyselove, a já na to zatím pořádně šlápnu – <i>Audi RS6 Avant</i>	337
Kdo půjčil strýčku Skrblíkovi nindžovský kostým? – <i>Lexus IS 300h F Sport</i>	340
A jéje, do role Terminátora obsadili Mr. Beana – <i>Mercedes-Benz SLS AMG Black</i> ...	343
Nesnesitelně lehká hudba budoucnosti – <i>Alfa Romeo 4C</i>	346
Sbohem, brontosauři. Nastává era komárů – <i>McLaren P1</i>	349
Z cesty, pěšáci, za pasem mám laser – <i>Mercedes-Benz S 500 L AMG Line</i>	352
Z kalhot ti čouhají Boratovy plavky – <i>BMW 435i M Sport kupé</i>	355
Pod křupavou kůrčičkou hrouda rozmoklého těsta – <i>Kia Pro_Cee'd GT Tech</i>	358
Postrach bicyklů, aut, a dokonce i letadel nízko nad zemí – <i>Audi SQ5 3.0 BiTDI quattro</i>	361
Kdepak, soudruhu, bez železné opony máš utrum – <i>Dacia Sandero Access 1.2</i>	364
Milé Subaru, s tímhle rozměklým pudinkem ses teda nevytáhlo – <i>Subaru Forester 2.0 Lineartronic XT</i>	367
Autodromové zábavy si moc neužijete, ale jako skákací hrad je boží – <i>Volvo V40 T5 R-Design Lux</i>	370
Jezdí na vodě a Lazara vzkřísí za 4,1 sekundy – <i>Aston Martin Vanquish Volante</i>	373

Prokristapána, fricku, dej už tomu autu pokoj

MINI Countryman Cooper S ALL4

Po důkladné úvaze jsem přes svátky došel k závěru, že Bůh je téměř zaručeně Němec. Stvořil svět a zabydlel jej rozličnými živočichy, z nichž žádný ho zrovna nepřesvědčil. Tak je všechny smáznul a začal znova. A jelikož nebyl spokojen ani s druhou várkou, proměnil dinosaury na ptáky a jedné opici dal do vínku protistojný palec.

S geologií pak není spokojen dodnes. Původně umístil Skotsko do jižního Pacifiku, jenže pak si nejspíš řekl, že tam má úplně špatné feng-šuej, a tak jej přesunul doprostřed oceánu, kterému dnes říkáme Atlantický. Načež usoudil, že žádné Skotsko svět vlastně nepotřebuje, a zahrnul jej do pevniny, ze které se později stala Jižní Amerika.

Jenže pak si všiml, že Anglie tam na vršku Francie vypadá krapet osaměle, a tak Skotsko znovu vykrojil a posadil jej Northumberlandu na hlavu jak švihácký klobouk. A pak si řekl, že Anglii už spojení s Francií nesluší, a tak mezi nimi vykopal Anglický kanál.

Nedávno rozhodl, že Himaláje by měly být trochu vyšší a že všechny ty směšné rovinaté ostrůvky uprostřed Pacifiku – plus Řecko – do jednadvačátého století nepatří. A že lední medvědi jsou zlí a krvežízniví a že už si s nimi nechce hrát.

Pokoj nedá ani počasí. Nejprve stvořil planetu horkou a dusnou, ale pak si to rozmyslel a obalil ji ledem. Dodnes točí knoflíkem termostatu sem a tam, což dohání ekomentály k nepřítetnosti. Zrovna když si tak pěkně notovali, že se všichni upečeme, zasypal celou Evropu sním.

A Němci jsou úplně stejní. Dejte jim národ a oni hned chtějí i ten sousední.

Tak či onak to má i své výhody. Když Němec vyrobí něco dokonalého, neodejde domů a neoslaví to sklenicí piva. Kdepak. Vráti se do kanclu a začne to dál pilovat. Zastínit ostatní, to je v Německu málo. Tam musíte zastínit sami sebe.

Platí to dokonce i pro jejich víno. Třebaže přivedli na svět zkapalnělou dokonalost v podobě Niersteiner Gutes Domtal, vrátili se k rýsovacímu prknu, kde došli k závěru, že tuhle značku vylepší už jen jediné – miniaturní zlaté šupinky. A tak je přidali. No není to geniální? Víno, které na světle pableskuje a jiskří. Nádhera.

V Británii se věci mají poněkud jinak. Kupříkladu princ Charles upřímně věří, že svět by býval lepším místem k životu, kdyby byl veškerý pokrok ustrnul v roce 1952. A v plánovacích komisích zasedají lidé, kteří chtějí, aby celá Británie vypadala jak malovaná středověká vesnička. Kdyby byl Bůh Angličan, museli byste cestou do práce objíždět brontosauy.

Klasickým příkladem dotyčného uvažování jsou červené telefonní budky. Už dávno jsou k ničemu, smrdí po zvětralé moči a člověk v nich zhyne na podchlazení dřív, než ve sluchátku zapípá signál. Leč jakmile kdosi – zřejmě Němec – navrhl, že bychom je měli modernizovat, zvedla se proti němu vlna veřejného rozhořčení. Cože, změna? Tady? V Británii? Zešíleli jste? My jsme přece národ, kde dávají v televizi o Vánocích už padesát let pořád to samé.

V průmyslu želbohu takový způsob myšlení nefunguje a v tom automobilovém nefunguje dvojnásob. Když roku 1970 přišel na svět první Range Rover, každý hned viděl, že jde o nanejvýš znamenité auto. A tak výrobce poslal autory designu domů a původní model táhl svou káru dál téměř beze změny až do roku 1994, kdy už platil za starou vykopávku.

Podobný problém sužuje Land Rover Defender. Vůz, který si můžete koupit dnes, se prakticky neliší od modelu, který jste si mohli koupit těsně po válce. Dovedete si představit, že by stejně fungovalo takové BMW? Že by navrhli auto a pak na něj šedesát let ani nesáhli? To v Bavorsku vůbec nepřípadá v úvahu.

Nesporným králem spáčů na vavřínech je ovšem Alec Issigonis. Ten navrhl Mini, které na sklonku 50. let představovalo revoluční design, načež se rozhodl, že svůj výtvar už nikdy nezmění. Tu a tam někdo přitloukl ke dveřím dřevěnou desku nebo občerstvil masku chladiče, jinak ale Mini dál sjíždělo z montážní linky s motorem z časů, kdy se ještě Skotsko pohupovalo na vlnách kousek od západního pobřeží Jižní Ameriky. A takové by jezdilo po silnicích dodnes, kdyby na scénu nevstoupilo BMW a neřeklo: „Konec a šlus, tenhle harcovník dobojoval.“

Bohužel německá posedlost zdokonalováním začíná překračovat rozumnou mez, poněvadž krom původního Mini a jeho všemožných variant dnes máme k dispozici kabriolet, který je v pohodě, a Clubman, který je rovněž v pohodě, tedy pokud se vám při pohledu na něj nezvedá žaludek a výhled dozadu vám přijde jako zbytečný luxus. Jenže teď jsme k němu dostali ještě Countryman. A ten už v pohodě není ani trochu.

Tak především má čtvero dveří, uvnitř místo pro pět a velký kufr. Toho výrobce dosáhl tak, že vůz podstatně zvětšil. Jenže to už mu těžko můžeme říkat Mini, že? Se svými čtyřmi metry délky je o třetinu delší než Issigonisův originál, a měl by se tak jmenovat spíš Maxi.

Je tu ale ještě jeden problém. První model z dílny BMW vypadal a stále vypadá dobře, zatímco Countryman vypadá dočista pitomě. Jako Mini, které už nějaký ten pátek přibírá. Nevypadá stylově ani zajímavě, nýbrž tlustě.

Jistě, vzhled nebo název auta jsou vám třeba ukradené. V pořádku. Vsaším se ale, že vám nebude ukradené, jaké vás v něm budou za jízdy chytat křeče. Jde vlastně už o druhé Mini v řadě, které mě podrobilo takové tortuře. A už vůbec vám nebude jedno, jak ochotně chcípá a jak obtížně

se znovu startuje, díky ekovémuyslu jménem stop-start, který vám zařízne motor pokaždé, když zastavíte.

A jako by to nestačilo, Countryman ani nenabízí kdovíjaký požitek z jízdy. Komfort není špatný, ale ovládání je nervózní, přístrojová deska praštění a vy si připadáte, jako byste seděli spíš na autě než v něm. Všude jsem dorazil pozdě, celý podrážděný, vypadal jsem v něm jako trotl a v levé holeni mě z něj pálilo jako čert.

Světlou stránkou je fakt, že Countryman je dostupný s náhonem na všechna kola. Je to jednoduchý systém, který by si zřejmě neporadil s kalamitou, jakou jsme zažili nedávno, ale který vás bez problémů převezne po ní cestou. Svízel je akorát v tom, že model, který jsem testoval – Cooper S – stojí přes dvaadvacet tisíc, což je o tři tisícovky víc než podobně vybavená Škoda Yeti.

Osobně vám radím, abyste projednou nebyli snobi, poněvadž Mini dávno není Mini a Škoda už taky není žádná Škoda, nýbrž normální Volkswagen. Navíc Mini je děsné, zatímco Yeti překvapivě dobrý.

A na závěr bych vám rád popřál radostný a šťastný nový rok.

2. ledna 2011

Rozměklá konfekce, nulové překvapení

Audi A7 Sportback 3.0 TDI quattro SE

Došlo na má slova. „Veřejná doprava“ byl bezesporu nanejvýš zajímavý společenský experiment, leč vzhledem k loňskému debaklu bude asi pro všechny nejlepší, když se shodneme na tom, že prostě nefunguje.

Učebnicovým příkladem jsou vlaky. Jak dobře víme, všechny se s cukáním zastaví, jakmile se trochu oteplí nebo ochladí nebo lehce zamrholí. Problém je však samozřejmě širší. Železniční lokomotiva je extrémně drahá hračka. Netuším, kolik přesně stojí, ale určitě nejmín pár stovek.

K tomu připočítejte vozový park – tohle mimochodem vím, jeden vagon stojí přes milion liber – a nesčetné kilometry kolejí, které někdo musí postavit, spravovat a hlídat. Jen údržba samotná přijde na dvě miliardy ročně. Když tohle všechno sečteme, podtrhneme a vydělíme počtem pasažérů, vyjde nám, že průměrná cena lístku by měla být zhruba čtyři miliony liber. Čehož se, jestli to tak s tím zdražováním půjde dál, nejspíš i brzy dočkáme.

Ani v nejmenším nezpochybňuji, že čistě teoreticky je vysokorychlostní koridor spojující sever Británie s jihem báječný nápad. Jelikož by ale musel přetnout nejmín pět silně pravicových volebních obvodů, zůstane navždy jen na papíře. A kdyby ho náhodou někdo přece jen prosadil, stejně by si nikdo nemohl dovolit jízdné.

Dalším pánem na holení je letecká doprava. V principu by měla fungovat jako po másle, v reálu je však prorostlá byrokraty, kteří vám fotí přirození a zabavují toaletní potřeby pokaždé, když někam letíte. Taková služba je k ničemu. Obzvlášť když teď úřady vystavují letadlům stopku při kdejaké drobné nesnázi, od zakolísání počasí po sopečné odříhnutí kdesi u severního polárního kruhu.

Takže nám zbývají, hádáte správně, autobusy. Ty už nefungují vůbec, protože jsou plné nemocí a bodných zbraní. No vážně. Až kolem vás přistě projede autobus, schválně nakoukněte dovnitř. Vsadím se, že ani jednoho z obou pasažérů – obvykle jich víc není – byste si nepustili na půl kilometru od baráku.

Beru, že na venkově se musejí dříve narození nějak dostat na poštu a do obchodu, proč ale do každé vesnice posílat pětkrát denně supertanker? Tak často přece nikdo nenakupuje. Nestačilo by jednou týdně přijet s transitem? Anebo ještě lépe, co takhle všem, kdo nemají auto, zaplatit internet, aby mohli všechno vyřizovat online?

Takže se všichni shodneme, že ať už chcete krabici mlíka z obchodu nebo dovolenou v jižní Francii, je automobil lepší, bezpečnější, levnější, rychlejší, pohodlnější a neobtěžuje tolik okolí. Navíc vám v autě nikdo

neosahává prsa a v cíli nevystupujete s žilní trombózou, záškrtem, kudlou v oku a bez zavazadla.

Se silničním provozem se pochopitelně pojí řada nepříjemností. Vlezlý stát kupříkladu rozhodl, že výše daně, kterou zaplatíte, se má odvíjet od složení plynů, jež vám jdou z výfuku. To znamená, že všechna auta budou mít brzy dva motory. Jeden na běžnou jízdu a jeden, který vám bude pomáhat v kopcích. Idiotskou filozofii hybridních motorů už přijalo za svou i Ferrari.

Anebo takové rychlostní limity. Náš stát je dodnes přesvědčen, že nikdo v téhle zemi nesmí jezdit rychleji než 110 km/h, protože taková rychlost se považovala za bezpečnou v dobách, kdy po dálnicích jezdily Fordy Anglia s bubnovými brzdami. Já vím. Je to k zbláznění. Taková je ale realita.

Mohl bych zmínit spoustu dalších problémů, nicméně navzdory všem je auto stále použitelné. Stále funguje. Pořád k němu neexistuje alternativa. Zbývá jediná otázka – jaké si koupit?

Bývaly doby, kdy Audi vyrábělo vozy výhradě pro německé prodejce cementu. Nedávno si ovšem usmyslelo, že musí mít něco pro absolutně každého na světě. A tak máme na výběr z Q5, Q7, R8, A1, A3, A4, A5, A8 a dnes i A7.

Něco vám prozradím. Všechny jsou navlas stejné. Jistě, tu a tam se trochu liší vzhledově, v podstatě jsou ale vyrobené ze stejných dílů.

Dám vám příklad. Buchty, housky, yorkshirský pudink a palačinky taky vypadají a chutnají jinak, všechny jsou ale ze stejného těsta. A podobné jsou na tom i audiny. Mouka a vejce na jednadvacet různých způsobů.

Při pohledu na A7 si člověk nejprve pomyslí, že Audi konečně přišlo s něčím radikálním, vzhledem k tomu, že jde o auto postavené na zbrusu nové platformě. Jenže pak se dozví, že na téže platformě bude postavené i příští A6. Podobné je to i s motorizacemi, systémem pohonu všech kol a veškerou výbavou a výstrojí interiéru.

Inženýři však i takto normalizovaná auta umějí ozvláštnit, když si trochu pohrají s nastavením ovládání a podvozku, a já musím říct, že v tomto případě se jim to povedlo. A7 nepůsobí jako Audi. Je tak nějak lepší. Jezdí nádherně vyváženě, ovládání má příjemné a přesné. Není to ani sportovní buchta, ale ani yorkshirský pudink. Je zkrátka jako dělané pro padesátníky, kteří chtějí stylový hatchback, který jim nezláme páteř pokaždé, když přejedou přes poklop kanálu. Ačkoli pokud jde o ten styl... ve skutečnosti to není žádná sláva. Zadek vypadá rozměkle a předek je prostě Audi. A7 má každopádně ohromný kufr a fešný interiér nabízí spoustu místa pro čtyři. Nikoli ovšem pro pět. Prostřední díl zadní sedačky nemá bezpečnostní pás.

Mimo toto nedopatření, za které zaručeně může marketingová porada, na níž se někdo postavil a prohlásil: „Sportofni fuz mit funfte sedadlo

neexistovat,“ je jediným problémem umístění plynového pedálu. Samotné A7 s pohonem všech kol by lečjakou nepřízeň počasí možná i zvládlo. Jenže když máte na nohou takový typ obuvi, díky které jste se vůbec přes ty závěje ke svému autu propracovali, tak pokaždé, když budete chtít zrychlit, šlápnete na brzdu.

Navzdory této vadě i rozteklé zadnici mi A7 přišlo jako slušné auto. Možná trochu těžké, ale slušné. A pak jsem se podíval na cenovku. Nejdražší model až po střechu napěchovaný příplatkovou výbavou vás připraví o nekřesťanských 91 500 liber. Za verzi, kterou jsem testoval, 3litrový turbodiesel se sedmirychlostní dvouspojkovou převodovkou a pohonem všech kol si prodejce vezme hodně přes padesát tisíc. Jako sorry, ale fakt jsem neměl pocit, že jedu v padesátitisícovém autě.

Ano, je velké a nápadné a praktické a – údajně – extrémně bezpečné, jenže uvnitř jsou to zas jen vajíčka a mouka. A za ty prachy pořídíte mnohem líp. Napadá mě třeba Mercedes CLS. Nebo Jaguar XJ.

Každopádně je fajn, že si můžeme vybrat. Protože to u onoho nevydařeného experimentu s názvem veřejná doprava prostě nemůžeme.

9. ledna 2011

Pečivo v košíku za všechny prachy

Citroën DS3 Racing

Ona sorta lidí, kteří se pohlavně vzruší pokaždé, když přijde řeč na recyklaci, již několik let prorokuje zánik spalovacího motoru a hlásá, že rok 2011 se stane první vlašťovkou zářného úsvitu tichého bezemisního elektrického automobilismu, zbrusu nové éry, kdy nikdo nezemře a městská centra budou vypadat opravdu tak, jak je na svých modelech prezentují architekti rozličným komisím.

Je jistě nepochybné, že řada automobilek usilovně vyvíjí hybridy – což jsou normální benzinová auta, k nimž výrobce přišrouboval přidavný elektromotorek, aby mu ouřadové v Bruselu dali pokoj. Ovšem čisté elektrická auta? Osobně si nemyslím, že napodobí úspěch VHS či Blu-ray, přinejmenším ne dřív, než někdo vyvine zpeněžitelný systém dobíjení baterií pomocí vodíku. A to se letos nestane. Ani napřesrok. Ani v dohledné budoucnosti.

Má předpověď na rok 2011 zní, že automobilky se pomalu zmátoří z děsivého propadu do červených čísel a zasypou nás lavinou strojů, které nadšencům do spalovacích motorů udělají stejnou radost, jako kdyby dostali roli „šoféra“ ve francouzském pornofilmu.

Kupříkladu Aston Martin letos představí hned dva nové modely. Zaprvé Cygnet, což je 1,3litrový klon Toyoty iQ, jehož jediným smyslem je stlačit průměrnou spotřebu napříč sortimentem Astonu na úroveň, která potěší eurokraty, a jako takový jej pochopitelně nikdo nevezme vážně. Na rozdíl od jeho bratříčka.

Ten se jmenuje One-77, je celý z uhlíkových vláken, pod kapotou má ručně stavěný dvanáctiválec a zvládne údajně přes 350 km/h, čímž se stane nejrychlejším astonem všech dob. Jediná potíž spočívá v tom, že bude stát 1,2 milionu liber. Což je dost.

Limitovanou řadu nekřesťansky drahých aut chystá na rok 2011 i Lamborghini, a protože se nemusí ohlížet na průměrnou spotřebu – patří totiž pod Volkswagen, který vyrábí Polo – udělá z něj nástupce Murciélaga.

Letos každopádně všechny zastíní McLaren. Jeho nový model se jmenuje MP4-12C a pod kapotou má 3,8litrový osmiválec se dvěma turby, který vyvine 592 koní. A s cenou pouhých 168 500 liber – což je asi polovina ceny předchozího modelu a pětina toho před ním – bude levnější a výkonnější než Ferrari 458. Sice si neumím představit, že by mohl být i lepší, ale kdo ví.

Chcete víc důkazů, že se hospodářství zotavuje a baterie že se odkládají na neurčito? Tedy vězte, že skvostný Mercedes SLS dostane sestru se stahovatelnou střechou a Rolls-Royce Ghost bráchu s prodlouženým rozvorem.

Zapomenout nesmíme na nové Porsche 911 a hardcore verzi auta, kterým jezdí většina pilotů Formule 1, když se jejich chlebodárci a sponzoři nedívají – Nissan GT-R.

Ale zpět do světa běžných smrtelníků. BMW pracuje na další verzi Mini, tentokrát dvoudveřového kupé. Připravuje rovněž pohlednou novou řadu 6 a M verzi auta, kterému říká „135 kupé“, i když to je ve skutečnosti sedan – bratru za čtyřicet tisíc.

Bez ohledu na kuriózní nomenklaturu jde o vůz, na který jsem vůbec nejzvědavější, zčásti proto, že základní model je podle mě už teď nejlepší auto z celého bavoráckého sortimentu, a zčásti proto, že se svým 355koňovým řadovým šestiválcem vepředu, náhonem na zadní a nulovým designem bude autentickým nástupcem jednoduchých „emkových“ bavoráků 80. let.

Těším se i na nový Mercedes SLK, ačkoli mě trochu děsí šuška z zakulisí, že půjde o drsnější záležitost než „měkký“ výběhový model. Jelikož jsem svůj SLK 55 prodal právě kvůli příliš tvrdému podvozku, trochu se bojím, že nová generace nebude mít odpružení už vůbec žádné.

Vzhledem k uvedené náruči automobilových lahůdek je asi trochu divné, že vůbec nejvíc se letos těším na nový Citroën DS3 Racing. Je mi jasné, že je to jako zamluvit si stůl v luxusní restauraci, a pak se těšit hlavně na pečivo v košíku. Abyste rozuměli, když svítí sluníčko, mám nejraději jednoduchý dvoumístný kabriolet. Jenže když nesvítí – a my jsme koneckonců v Británii – dychtivě přeseďmám za volant ostrého hatchbacku. A ostřejší hatchback než DS3 Racing byste dnes hledali jen těžko.

Mohli byste samozřejmě namítnout, že všechny ty příplatkové polepy – šachovnice na střeše a rozličné slogany a symboly, které by snad dávaly smysl na palubě letadlové lodi třídy Nimitz – jsou poněkud stupidní. Ale já to vidím jinak. Je to zkrátka přča. Mně se líbí dokonce i nápis na krytu palivové nádrže. Stojí na něm „Pozor – výstraha“. Vždyť proč ne?

Interiér je stejně praštěný – zářivě oranžová přístrojová deska, volant z uhlíkových vláken a prďácké sedačky, které by se hodily spíš do stíhačky F-22.

V dnešní době, kdy designéři hledají inspiraci v minulosti – viz nový Brouk, nové Mini, nový Chevrolet Camaro, nový Ford Mustang nebo nový Fiat 500 – mě příjemně překvapuje, že Citroën udělal čelem vpřed a zhlédl se napůl v americkém námořnictvu a napůl v leteckém modelářství. A díkybohu za to. V opačném případě bychom se totiž nejspíš dočkali nové 2CV. A to by nikdo, snad vyjma čtenářů *Guardianu*, rozhodně nechtěl.

Pochopitelně si uvědomuji, že vzhled a styl jsou věci vkusu a že některým z vás možná přijdou všechny ty závodnické samolepky kýčovitě a přitroublé. Myslete si o mně třeba, že jsem dítě, každopádně tohle je moje recenze a mně se DS3 Racing prostě líbí.

Žádné pozlátko by mu ovšem nepomohlo, kdyby motor nestál za nic. Inu, v jednom si musíme hned na začátku udělat jasno – tohle auto není,

navzdory svému názvu, žádný závodčák. Je to jen obyčejné DS3, do kterého Citroën přimíchal hrst závodního koření. Pod kapotou má každopádně 204koňovou verzi přeplňovaného 1,6 litru, který BMW až donedávna montovalo do Mini, takže zvládne až 230 km/h. A díky nižší světlé výšce, širšímu rozchodu kol a pevnějšímu podvozku, než má základní DS3, se pyšní i pěkně řízným ovládním.

Trpí sice poměrně silným vlivem krouticího momentu na řízení a taky uznávám, že Renault Clio 200 Cup je o chlup dynamičtější. Jenže citroën je pohodlnější, méně uřvaný a navíc kdykoli uvidíte svůj odraz ve výloze, budete si připadat jak na můstku *USS Dwight D. Eisenhower*. Zatímco po každé, když se uvidíte v renaultu, akorát si připomenete, že ho brzy pozvete do servisu.

Zkrátka a dobře jsem si DS3 Racing nesmírně oblíbil, přesně podle očekávání. Rád se na něj koukám. Rád si připomínám, že mi teď stojí před barákem a že s ním odpoledne můžu vyrazit do města. Je to auto, které jednak skvěle jezdí a jednak se v něm, a to je mnohem důležitější, cítím šťastný jako blecha. Navíc pochopitelně, jelikož jde o ostrý hatchback, dostanete v jednom balení zábavu, velký kufr, sklápěcí zadní sedačky a uvnitř místo pro pět.

Minusy? Hm, mechanismus nastavování sedaček je tak primitivní, že buď sedíte rovně jak svíčka, nebo ležíte na zádech. A také musím přiznat, že za těch závrtných 23 100 liber jsem čekal trochu víc hraček. Když už člověk dává za malého citroëna stejné prachy jako za trojkové BMW, uvítal by aspoň navigaci v základu.

Ze všeho nejhorší je ale fakt, že aby Citroën splnil nákladné povinné testy, udělal z Racingu limitovanou edici a vyrobí pouhých tisíc kusů. Do Británie jich přitom dodá jen dvě stovky. Naštěstí je v zákoně skulina, díky níž může provést na motoru drobnou úpravu, které si nikdo nevšimne, a vyrobit další tisícovku. Takže se запиšte do pořadníku co nejdřív a hlavně se nedivte, pokud zjistíte, že jste až pode mnou.

16. ledna 2011

Není to sice moc britské, ale naučte se smlouvat

Mitsubishi Outlander 2,2 DI-D GX4, sedmimístné

Novináři, co tráví pracovní dobu schovaní za květináči v prodejnách automobilů, nám přinášejí znepokojivé zprávy. Zdá se, že šest z deseti zákazníků se dnes neobtěžuje se smlouváním.

Hned zkraje přiznávám, že k nim taky patřím. Ačkoli je to hlavně tím, že kdybych jedinkrát nezapltil plnou cenu, *Daily Mail* by hned napsal, že jsem podplacený a není mi radno věřit. Vám ale bulvár neciví přes rameno pokaždé, když jdete na oběd nebo na záchod, pročez byste se toho chlápka v laciném obleku a s účesem jak z chlapecké skupiny neměli tolik bát.

Tak třeba při uhrazení celé ceny na místě vám i u takového Ferrari dají rohožky zdarma. A prodejce u Citroënu vám nejspíš sleví sto procent a navrch vám nabídne tisíc liber na dlaň, bezúročný úvěr na tři sta let a rande s vlastní přítelkyní a některou její pohlednější kamarádkou.

Je mi samozřejmě jasné, že ne každý je duší stánkař na egyptském bazaru a že leckomu se smlouvání skrz naskrz oškliví. Při nákupu poštovní známky či krabice mlíka se přece o ceně taky nehandrkujete, tak proč byste s tím měli začínat při nákupu automobilu? Bylo by to dočista nepřístojné. Pravý Angličan by prodejce raději pozvracel, než aby se s ním dohadoval o penězích. Jenže poslyšte, celý proces pořizování nového auta je přece beztoho tak protivný, že trocha nějakého pošťuchování už ničemu neublíží.

Proti balonkům jste se už koneckonců obrnili. Je to pouze jeden z mnoha příkladů toho, co si o vás prodejce doopravdy myslí. Má za to, že jste takoví troubové, že když si před prodejnou vyvěsí pár barevných balonků, neodoláte a skočíte se podívat, co se uvnitř děje.

Anebo ta jejich vnitřní výzdoba. Prodejny aut, dokonce i ty snobské na Park Lane v Londýně, obvykle srší vizuálním šarmem nádražních toalet. Každý by si v nich nejraději odbyl své a co nejrychleji vypadl. Jenže to nejde, protože týpek s účesem jak z chlapecké skupiny a trapnou náušnicí k vám už míří s napřaženou leklou rybou. A hned se vás začne drze vyptávat, kde bydlíte, co děláte a jak si stojíte stran úvěrového hodnocení. Navíc obecně platí, že o autech, která vám prodává, toho ví méně než vy o Jupiterových měsících.

To nejhorší jsem si nechal na konec – když popadne formulář a vyjde s vámi ven, aby vám prozradil, jakou má hodnotu vaše staré auto, které chcete za nové částečně vyměnit. Po chvíli mračení a kroucení hlavou vás informuje, že jeho hodnota je asi osminová oproti tomu, na kolik jste jej odhadovali vy. Klučik z Take That totiž objevil škrábanec a navíc je vaše auto šedé a šedá prý zrovna neletí – až na to, že nějakým odstínem šedé se skví 75 procent všech nově prodaných aut v Británii.

A pak už je samozřejmě načase sednout si a vybrat z příplatkové výbavy. A to je obzvlášť záluďná fáze, poněvadž když už kupujete auto za pětadvacet tisíc, na nějaké dvě stovky nehledíte. A tak zaškrtnete přehrávač DVD za dvě stovky a metalízu za dvě stovky a střešní okno za dvě stovky a za chvíli si všimnete, že se hezounkovi vedle vás napíná poklopec. Než dospějete k poslední položce seznamu, utratíte sumu, která by stačila na likvidaci středně velké ropné skvrny.

To vše samozřejmě za předpokladu, že jste si předem ujasnili, jaké auto vůbec chcete. Na leckoho evidentně zabírají barevné balonky, jinak by se s nimi prodejci nezateřovali. Někdo zase stojí jen o novější verzi svého současného přibližovadla. Někteří lidé však kupodivu trvají na koupi auta, které nejlépe odpovídá jejich potřebám. A takoví si budou připadat, jako by je někdo hodil nahé do koruny akácie. Chvíli sebou budou házet a pak vypustí duši.

Představme si například, že máte rodinu. Spousta lidí má rodinu. Řeknete si tedy, že by nebylo od věci zakoupit něco praktického. Pochopitelně si nevyberete ani Citroën Picasso ani Renault Scénic, protože nic o vás neprozradí, že už vás život dočista omrzelo, výmluvněji než koupě mini MPV.

Nicméně si řeknete, že mini MPV byste i brali, pokud by ovšem mělo vyšší světlou výšku, pohon všech kol a macho design. Pohonem všech kol dáváte okolí najevo, že přes víkend jezdíte lovit medvědy, a mimoto přijde vhod, pokud se vrátí sníh.

Sečteno a podtrženo – chcete čtyřkolku, spousta místa a chlapácký vzhled. Tím jste zúžili výběr prakticky na všechny automobilky na světě. A jako by to nestačilo, spousta aut, která na první pohled vypadá odlišně, ve skutečnosti odlišná není. Vezměte si třeba takový Citroën C-Cross nebo Peugeot 4007 – ve skutečnosti se jim pod kapotou schovává Mitsubishi Outlander. Mitsubishi oba modely dokonce i vyrábí. Tak který si vybrat?

Pokud trpíte vzteklinou, zapomeňte na Frantíky a sáhněte po nedávno obcerstveném japonském originálu. Tato strašlivá choroba má mnoho příznaků. Spolu s mučivou bolestí a pěnou u pusy je to rovněž neuhasitelná žízeň. Řidičům se vzteklinou Outlander vychází neobyčejně vstříc, neboť jen vepředu nabízí hned pět držáků na kelímek.

Vzadu pak ubytuje až pět pasažérů ve dvou řadách sedaček. Ačkoli je nutno podotknout, že každý, kdo se bude chtít posadit na tu druhou, si bude muset nejprve sundat hlavu a nohy.

Mitsubishi tvrdí, že pro jeho model mluví ještě jeden důvod. V reklamě na něj stojí, že Outlander se chlubí nápadně „stíhačkovou“ maskou chladiče. Po důkladném studiu dotyčného prvku musím konstatovat, že je to nesmysl, zejména protože stíhačky žádnou masku chladiče nemají.

Pročez je zřejmě nejpádnějším důvodem ke koupi japonské verze skutečnost, že v Outlanderu, na rozdíl od jeho bratrských modelů od Citroënu

a Peugeotu, je 2,2litrový dieselový motor vybaven technologií variabilního časování ventilů. To znamená méně emisí, více výkonu a lepší spotřebu. Bohužel to taky znamená velmi úzké pásmo využitelných otáček, a tudíž nutnost řídit zhruba co dvě sekundy. Diodka na přístrojové desce, která vám napovídá ideální okamžik přeřazení, svítí prakticky neustále.

Další problémy? Outlander je nudný navenek, nudný uvnitř a krajně nudný za volantem. Přišlo mi, jako by ovládání a pružení bylo z papundeklu. Vyjma pár legračních jezdítek z produkce bývalého Sovětského svazu mě nenapadá žádné jiné auto, které by působilo tak mrtvolně.

Pokud samozřejmě nejste fanda do aut, bude vám to dočista putna. Podstatně víc vás zaujme tradiční japonská spolehlivost, znamenitá navigace a všechny ty držáky na kelímek, tedy pokud vás na dovolené ve Francii kouzl pes.

Nakonec zbývá otázka – pořídíte lépe u Mitsubishi, nebo Peugeotu, nebo Citroënu, nebo Fordu, nebo Jeepu, nebo Volkswagenu, nebo s Freelanderem od Land Roveru, nebo s Kumquatem od Nissanu, nebo s CR-V od Hondy? Odpověď je u podobného typu aut velmi snadná. Jelikož jsou všechny víceméně jako vejce vejci, stačí obvolat prodejce a koupit si to nejlevnější.

Pokud vám z osudí vypadne Outlander, nevěšte hlavu. Ale nečekejte ani nic světoborného.

23. ledna 2011

Stíhačka v dieselu

Saab 9-3 SportWagon Aero TtiD 180PS

V éře studené války jsme věděli, že na případný sovětský útok musíme odpovédět do čtyř minut. Za tímto účelem vyvinula firma English Electric nesmírně výkonnou stíhačku Lightning. Ovšem nahoře na zamrzlém severu se Švédsko doslova opíralo nosem o železnou oponu a potřebovalo reagovat ještě rychleji. Proto přivedlo na svět Saab Viggen.

Šlo o nejvýkonnější jednomotorový letoun na světě. Nějaký čas držel mezinárodní rychlostní rekord a dodnes zůstává jedinou stíhačkou, která kdy dokázala zaměřit radarem špionážní letoun SR-71 Blackbird.

Jelikož Švédové sřezili severní křídlo Západu, bylo jim jasné, že pokud studená válka přejde do varu, Sověti jim okamžitě zlikvidují všechna letiště. Proto byl Viggen vymyšlen tak, že sotva se jeho příďové kolo dotklo země, přepnul se trysky na zpětný tah, a on tak bezpečně zastavil na pouhých pěti stech metrech. Mohl tudíž přistávat na silnicích, zamrzlých jezerech, či dokonce školních hřištích. Navíc byl mimořádně hospodárný.

Želbohu švédská vláda zakázala vývoz své výzbroje a výstroje do zemí, které považovala za nedemokratické, pročež museli prakticky všechny Viggenny, které sjely z montážní linky, skoupit sami Švédové, kteří tak nějakou dobu měli čtvrté nejpočetnější letectvo na světě.

Jednu účetní výhodu nicméně Viggen přece jen měl, poněvadž tady v Británii si všichni mysleli, že když si pořídí saaba, dostanou v podstatě stíhačku s espézetkou. A mnozí si to myslí dodnes. Bohužel je to představa značně nepřesná, a to nejen proto, že motory Saabu dodává Volvo.

Je pravda, že v dřevních dobách pracovali na aerodynamice vozů od Saabu letečtí inženýři, jenže to už dnes dávno neplatí. 9-3 není stíhačka. Je to Vectra v převleku za losa.

Saab se sice pořád holedbá svou leteckou tradicí, například montuje na přístrojové desky tlačítka, které vypne všechny diodky, abyste si připadali jako pilot na noční misi. Jenže ve skutečnosti si spíš připadáte, jako by vám docházel benzin.

Další prvky? Saab tvrdí: „Můžete si nastavit širokou škálu funkcí dle vlastních preferencí.“ To zní dobře. Akorát že jednou z oněch funkcí jsou hodiny. Ano, můžete si nastavit čas, jak se vám zlíbí! Další je klimatizace. Páni! Takže mám k dispozici topení, které fouká vzduch od studeného až po horký.

Devět-trojce jsem tedy, zdá se, neférově ukřivdil, když jsem prohlásil, že je to obyčejná Vectra s losími parohy. Ve skutečnosti je to Vectra s topením a hodinami. A dieselovým motorem, který má doslova nulový kroučící moment. Z čistě technického hlediska je to nemožné. Ale Saabu se to nějakým způsobem podařilo.

Pokud dokloužete na dvojkou pěším tempem ke kruháci, zmerčíte volné místo a šlápnete na plyn, zařadíte se do proudu dopravy rychlostí 5 km/h a řidič dodávky za vámi se bude opírat do klaksonu, nadávat jak dlaždič a vybízet vás, ať ksakru hejbnete kostrou.

Jakmile se rozjedete a víte, kdy co zařadit, není výkon motoru špatný. Jenže když už turbo pěkně fouká, zase se to nelíbí volantů, který sebou zmítá jako na mučidlech. A hádejte, kolik si od vás Saab za tohle všechno vezme. Ano, 29 000 liber. To je víc, než si účtuje BMW za svou 318 v dieselovém kombíku.

A jako by to nestačilo, stihla nedávno švédskou automobilku těžká rána osudu. General Motors koupil první polovinu Saabu roku 1989 a tu druhou roku 2000, jenže loni si usmyslel, že už nechce ani jednu. Montážní linky se zastavily a chvíli to vypadalo, že to má Saab spočítané. Ale pak jej vzkřísila holandská parta, která vyrábí supersporty Spyker.

V mnoha ohledech je to podobné, jako by majitel večerky na rohu koupil hypermarket. Zní to náramně romanticky, jenže v téhle branži holt platí, že kdo chce hrát první ligu, musí mít hluboké kapsy. Nějaká miliarda to nespraví. Toyota takovou částku vydá každý rok za nové květináče.

Jenže víte vy co? Já si zánik Saabu nepřeju. Jsem rád, že jen v Británii si jej loni pořídilo 6 000 architektů, a doufám, že prodeje dál porostou. Pročž dám novým majitelům dobrou radu zdarma.

Devět-trojka je stará. Má děsný motor. A i když nabízí vymoženosti typu hodin či topení už v základu, pořád je dost drahá. Vyznačuje se ovšem vlastností, která ji odlišuje od prakticky všech ostatních aut na trhu. Je totiž pohodlná.

Abyste rozuměli, v poslední době si všechny automobilky vzaly do hlavy, že navzdory ucpaným silnicím a ceně benzínu a válce proti rychlosti touží motoristé ze všeho nejvíc po sportovním charakteru. Po tvrdém podvozku. Nervózním ovládní. Anatomických sedačkách. Monstrózním výkonu. Bývaly doby, kdy Volvo prodávalo bezpečí, Volkswagen spolehlivost a Mercedes kvalitu. To už dávno není pravda. Dnes nám všichni nutí závodní speciály.

Než pustí nový model na trh, vezmou jej na Nürburgring, kde mu nastaví podvozek tak, aby prolétl dvacetikilometrovou trať co nejrychleji. To vám jistě přijde vhod, pokud bydlíte poblíž Eifelské vrchoviny a přes Ring jezdíte cestou do práce. Krajně mrzuté je to ovšem pro všechny, kdo bydlí v normálním městě s rozbitými silnicemi. A nemají gumová záda.

Je mi jasné, že respondenti v rámci průzkumu trhu svým tazatelům v rolácích tvrdí, že by si rádi koupili „sportovní“ auto, poněvadž to je zkrátka sen všech motoristů od časů, kdy se Christopher Plummer proháněl ve filmu *Bitva o Británii* ve svém řízném MG. Jenže ve skutečnosti jsou sportůtky příjemné asi jako osina v zadku.

Nedávno jsem si pořídil novou pohovku, protože se mi líbila. Výrazná. Moderní. Ostře tvarovaná. Z estetického hlediska je to mistrovské dílo. Želbohu když si chci po dlouhém dni v práci odpočinout u televize, sedí se mi lépe na tvrdé zemi.

Ve svém věku už zkrátka vyžaduju jisté pohodlí, a také proto jsem si svůj týden se saabem tak ohromně užil. Z řidičského hlediska je skrz naskrz nudný a stojí na jedné z nejhorších platforem v novodobých automobilových dějinách, ale sedačky jsou skvostné a pružení dokáže i nejprudší otřes proměnit v jemné zachvění.

Mimoto má ještě jedno plus, které opravdu stojí za to. Jak jsem tak brázdil silnice, s topením i hodinami nastavenými přesně dle svých preferencí, všichni ostatní, vyjma občasných řidičů dodávek, se za mnou ohlíželi a říkali si, panečku, není to Chuck Yeager?

30. ledna 2011

Nesmějte se mu, už se tak narodil

Nissan Juke 1,6 DIG-T Tekna

Ford Scorpio mi dodnes nejde na rozum, protože v průběhu vývoje přece musel někdo přijít na důležitou radu a říct: „Prosím o pozornost, takhle tedy bude vypadat konečná verze.“

Proč nikdo nezvedl ruku a nezeptal se: „Děláš si srandu?“ Potažmo: „Zešílels?“ Nebo třeba: „Hele, kreténe, nechceš si vzít dovolenou a pár týdnů jen okopávat zahrádku?“ Všichni tam nejspíš jen seděli a říkali si: Koneckonců, v minulosti jsme dělali auta, která vypadala jako žralok nebo kočkovitá šelma. Tak proč projednou nenapodobit ropuchu s otevřenou hubou?

Je to zvláštní. Zním jména návrhářů prakticky všech modelů, které za posledních pár dekád přišly na trh. Víím, kdo dělal Lamborghini Countach, VW Golf nebo Volvo 850. Zním hned několik lidí, kteří se hlásí k autorství Aston Martinu DB9. Za celou svou mnohaletou kariéru jsem si ale nevšiml, že by si někdo odkašlal a řekl: „Tady. To jsem byl já. Scorpio je můj výtvar.“

Vsadím se, že s prázdnýma rukama byste se vrátili, i kdybyste se rozhodli vypátrat autora Toyoty Yaris Verso, jediného auta v dějinách motorismu, které je pětkrát vyšší než delší. Včera jsem vedle jednoho Versa zastavil na křižovatce a chvíli si prohlížel jeho majitele. Máš představu, ptal jsem se ho v duchu, jak přitroube v tom autě vypadáš?

Všichni určitě pamatujete Pontiac Aztek, který byl pozoruhodný tím, že vypadal zoufale ze všech myslitelných úhlů. Obvykle se i tomu nejneschopnějšímu designérovi čirou náhodou povede alespoň jedna drobnost, například zadní světla na C sloupcích. I takový Triumph TR7 měl pěkný volant. Jenže Aztek vypadal jak papundeklová osada v mexickém podchodu.

Zapomenout nesmíme ani na SsangYong Rodius. Výrobce se evidentně pustil do vývoje kupéčka, jenže pak si na poslední chvíli vzpomněl, že chtěl vlastně stěhovací dodávku. A když designéři oba typy nahrubo stloukli dohromady, a přivedli tak na svět nejzvrhlejší pár od chvíle, kdy se Caligula zamiloval do svého koně, zjistili, že už si můžou dovolit jen kola velikosti lentilek.

Když se podíváte na Rodius, hned vás přirozeně napadne, že designér v životě nedržel tužku v ruce. Ale nemusí to tak nutně být. Pamatujete třeba na SsangYong Musso? To bylo nevábnější než omrzlý penis, nicméně věřte nebo ne, zodpovědný je za něj týž člověk, který navrhl Aston Martin Vantage a Bentley Continental R.

Potíž spočívá v tom, že automobilový design se řídí vlastními pravidly. Některá jsou psaná, například že kola by měla v ideálním případě sahat do poloviny výšky vozu. Z velké většiny jde ale o černou magii. Víím jen, že auto musí budít dojem, že je schopno vysokých rychlostí, jinak vypadá divně.

Vezměte si třeba známý zlom zadního sloupku všech BMW. Ten mezi zadním oknem a zadními dveřmi. Bavoráky díky němu vypadají, že se derou kupředu, vzpínají se na vodítku. BMW navíc umí skvěle vyvolat dojem, že karoserie je těsně přetažená přes kola. Jako kdyby kůže jen tak tak stačila na pokrytí všech těch svalů.

A to neplatí jen pro sportovní auta. Podívejte se třeba na nový Vauxhall Astra. Líbí se nám, protože je samá přímá linie a ostrý úhel. Dýchne z něj na vás dojem rychlého hlídkového člunu. A to vám zas připomene skučící turba a vodní tříšť, i když pod kapotou brblá obyčejný diesel.

Což mě přivádí k Nissanu. Ten se před pár lety rozhodl, že udělá auto, které nevypadá rychle. Usoudil, že v éře nekonečných zácp, nervozity a řidičů kousek pod bodem varu by bylo fajn přijít s autem, které působí přátelsky a vlídně. A tak zplodil Micru.

To auto jsem vysloveně nenáviděl. Mělo přesně ten typ ksichtu, do kterého máte sto chutí zabořit pěst. A protože bylo „veselé“, kupovali si jej především lidé, kteří nikdy nikam nespěchají. Rád bych někdy spočítal, o kolik drahocenného času mě Nissan se svým experimentem připravil. Možná mu jednoho dne pošlu fakturu.

Mezitím však japonská automobilka znovu změnila taktiku a stvořila Juke. Ten není vyloženě šeredný, je to ale nade vši pochybnost nejstupidněji vyhlížející výtvar lidských rukou od automatického příšivače knoflíků Ronco.

Proboha kdo tohle vymyslel? Proč má kupříkladu zadní podběhy kol větší než traktor, a přitom kola samotná zhruba o rozměrech cucavého bonbonu? A proč jsou přední světla nahoře na kapotě? Všechno je to úplná ptákovina.

Poprvé jsem jej spatřil jednoho pondělního rána na letišti v Heathrow. Z BBC mi dali avízo, že mi nechali auto na parkovišti s obsluhou, a taky že jo – mezi těmi maserati a medvědy nešel Juke přehlédnout. Asi jako obří komický klobouk na pohřbu.

Nejdřív jsem usoudil, že je to nějaký elektromobil, což mě naplnilo děsem a zoufalstvím, jelikož mě čekal perný týden a já fakt neměl čas trávit osm hodin denně hledáním dobíjecí stanice a dalších osm srkáním kafe a čekáním, až se baterie nasytí zdravou a pročišťující elektřinou. Vyráběnou spalováním ruského plynu.

Naštěstí jakmile jsem otočil klíčkem, uvítal mne libý zvuk spalovacího motoru. Proč tedy, pomyslel jsem si vzápětí, to auto vypadá tak šíleně? Třeba je to nějaká crossover čtyřkolka? Inu, Juke s pohonem všech kol skutečně existuje, nicméně ten, který jsem měl k dispozici já, vycházel z podvozku standardní Micry s předním pohonem.

Anebo má tak praštěnou karoserii, protože může sloužit i jako menší autobus? Kdepak. Místo má jen pro pět a k tomu překvapivě malý kufr.

Pak jsem si všiml něčeho podivného. Uprostřed přístrojové desky totiž trůní zřejmě nejprázvláštější palubní počítač, jaký jsem kdy zažil. Ukáže vám každý veskrze zbytečný a podružný údaj, na který si jen vzpomenete, včetně toho, a to se podržte, kolik gé na vás v dané chvíli zrovna působí. Takže tohle stupidní vyvýšené autko s malými kolečky, pouličním osvětlením a podběhy kol z ruského traktoru si myslí, že je stíhačka.

Věřte mi, že není. Motor je sice přeplňovaný 1,6 litr, který vyvine 187 koní, ani na okamžik vám ale nepříjde opravdu rychlý. Nebo jakkoli zajímavý. Aby bylo jasno, netvrdím, že ovládání je nesnesitelné nebo že v jednom kuse bouráte do stromů. Ale není to ani žádná sláva.

A to znamená, že jsem s rozumem v koncích. Obvykle snadno odhadnu, jaký typ lidí by mohl ten či onen model zaujmout, a závěr napíšu tak, abych vyšel vstříc jejich požadavkům. Jenže tentokrát jsem pročesal své paměťové bloky křížem krážem a nevybavuji si jediného člověka, který by si chtěl koupit auto s tak zhůvěřilým designem.

Jediná rada, na kterou jsem se zmohl, zní – pokud potřebujete jen normální pětidveřový hatchback, kupte si Golf nebo Focus. Pokud ale chcete normální pětidveřový hatchback a navíc vám dělá dobře, když si na vás lidé ukazují a pochechtávají se, pak je pro vás Juke jako dělaný.

6. února 2011

Jurtofilové pojednou trefili do černého

Land Rover Freelander 2 eD4 HSE 2WD

Zazvoní telefon. Zvednu sluchátko a slyším, že známý naboural svého jaguara a za proplacenou pojistku plánuje pořídit nový Range Rover. Odpovím, že celkem vzato jde zřejmě o nejlepší auto na světě, zrazuji ho však od koupě zbrusu nového stroje. Zaprvé počáteční míra znehodnocení je dost děsivá a zadruhé se prý u nových modelů až příliš ochotně vybíjí baterie.

Poradím tudíž známému, aby si koupil ojetý diesel z poslední výběhové řady. Jeho odpověď mě ovšem lehce vyvede z míry.

Vysvětlí mi, že tam, kde bydlí, ženy středního věku s oblibou polévají barvou sousedy přistižené při koupi vajec z velkochovu. A před volbami by prý mohl cizinec z plakátů a billboardů snadno usoudit, že zde funguje vláda jedné strany. Ano, mluvíme o severním Oxfordu. Kraji, kde za vrcholný symbol společenského postavení platí proutěný košík na bicyklu a kde lidé tajně touží po prostém životě v jurtě. Proto chce můj známý zbrusu nový Range Rover, který je šetrnější k životnímu prostředí.

Hmm. Svým způsobem má pravdu, i když si to neuvědomuje. K životnímu prostředí se skutečně zachováte podstatně vstřícněji, pokud si koupíte auto vyráběné pouhých sto kilometrů od svého bydliště, i když jde o masivní offroad s přeplňovaným osmiválcem, než třeba Toyotu Prius, jejíž součástky urazí dobrý milion kilometrů, než z nich výrobce smontuje cosi podobného autu a dopraví vám to před garáž.

Zelbohu ekologistům není zrovna shůry dáno a sousedé mého známého by patrně celou věc viděli krapet jinak. A pokud jde o jeho argument, že nový Range Rover je zelenější než ten starý, ten už mu dozajista neprojde vůbec. V severním Oxfordu je zkrátka Range Rover ztělesněním ďábla bez ohledu na rok výroby.

Tamější obyvatelé mne kupříkladu často poučují, zatímco si zdouhavě prohlížejí obsah své módní staré ledničky nebo se postříkují deodorantem, že automobilismus může za ozonovou díru. Nedávno kdosi dokonce nařkl automobilový průmysl z úbytku lesů, třebaže jediná automobilka, která dodnes vyrábí auta ze dřeva, je Morgan. A fakt si nemyslím, že stavební firmy, které ve snobském Malvernu zbudují sedmnáct ekosrubů ročně, mohou za masivní odlesňování v jihovýchodní Asii.

Éter je dnes každopádně podobnými žvásty doslova zahlcen, a Land Rover si tak musí připadat jako v obležení. A to jsme se ještě ani nedostali k podstatně důležitější otázce spotřeby paliva. Nedávno jsem si půjčil přeplňovaný Range Rover a za týden běžného projíždění jsem za benzin utratil 250 liber. Což je naprostá katastrofa.

Proto si dovedu představit, že marketingové oddělení Land Roveru musí dnes a denně odolávat pokušení provést něco krajně stupidního...

V zájmu objektivitě je pochopitelně důležité, abych ke každému autu, které na stránkách těchto novin recenzuji, přistupoval s otevřenou myslí a bez předsudků. Jenže marná sláva, psát o autech, která jsou děsná, je zkrátka nesrovnatelně zábavnější než o těch chvalitebných, a tak si tu a tam záměrně vyberu model, který nevypadá zrovna nadějně.

Čímž se dostávám k novému Freelanderu 2 eD4, prvnímu vozu v dlouhé a význačné historii Land Roveru, který se na trh plouží výhradně pomocí přední nápravy.

Samozřejmě vím, co za tím vězí – lepší spotřeba a víc ekologismu. Nicméně nezlobte se na mě, ale Land Rover s náhonem na přední je na první pohled pitomost. Asi jako kdyby výrobce cementu představil nový parfém. Nebo kdyby Bauhaus začal vedle oddělení s vrtačkami nabízet erotické prádlo.

Ale to není všechno. Když totiž sečteme a podtrhneme vše, co o tomhle autě stojí na papíře, vyjde nám, že Freelander s předním pohonem je zkrátka předražená alternativa Focusu, se kterou se navíc o dost hůř parkuje. Focus má stejný počet míst k sezení a nemyslete si ani, že Land Rover se lépe vypořádá s každodenní hrozbou rozličných ťuknutí a oděrek. Působí tak sice díky designéřské magii, leč zdání klame. A protože je vysoký, váš postarší pes bude mít problém vyškrábat se do kufru. Takže mu budete muset pokaždé pomoci a následně si jít umýt ruce.

Vzhledem k výše uvedenému jsem se k Freelanderu blížil s krutým úsměvem důstojníka SS, který právě dostal na hraní kobku, kleště a čerstvé sestřeleného britského pilota. Těšil jsem se, že jej podrobím tortuře a jedovatému posměchu a pak jej rozcupuju na cáry.

Želbohu se ukázalo, že je to zatraceně dobré auto. Tak především kýčovité doplňky, které hyzdí vzhled moderního Range Roveru, levnějšímu článku produktové řady Land Roveru docela sluší. Je to sice jen obyčejný hatchback na chudách, vypadá ale přepychově. Téměř královsky.

A i když postarší psi s ním asi budou trochu zápasit, vy si díky těm chudám budete na silnici připadat jako na trůnu. Na trhu je dnes k mání spousta „měkkých“ offroadů, žádný ale nenabízí tak velitelský posed jako Freelander.

Uvnitř naleznete ne jeden prvek vypůjčený od třikrát dražšího Range Roveru, což je další důvod, proč si člověk nepřipadá jako v čemsi smontovaném ze součástek posbíraných na smetišti.

Vůbec nejlepší je ale na celém Freelanderu to, jak se chová na silnici. Bez pohonu všech kol je o 75 kilo lehčí a to je při jízdě znát. Ani na okamžik netvrdím, že Freelander působí sportovně, mrštnost mu však rozhodně neschází. Zejména ovládání je kromobyčejně příjemné a jízdní komfort doslova božský. Jízda v tomhle autě je jako vonná koupel. Paráda.

To se ví, že v lese nedojede tak daleko jako jeho sestra čtyřkolka, jenže kdo hodlá řídit po lese, nekoupí si samozřejmě Freelander. Díky štedřejší světélce výšce se každopádně lépe vypořádá s ošidným terénem či špatným počasím než normální pětimístný hatchback.

Objevil jsem jedinou vadu na kráse a tou je nový motor. Je krapet méně výkonný a o něco točivější než jeho 2,2litrový předchůdce, což je v pořádku. Když šlápnete na plyn, dostanete do zad pořádnou herdu. I když si ale na výkon vyloženě nestěžuji, rozhodně nejde o auto, ve kterém by se vás pasažéři ptali: „Fakt je to diesel?“ Spíš budou s drkotajícimi zuby přemítat, jestli místo paliva náhodou netankujete šterk. Freelander připomíná vibrační kotouč s espézetkou.

Tenhle diesel je po nastartování tak nekultivovaný, že jsem záhy vypnul systém, který na křížovatce automaticky vypne motor a znovu nastartuje, jakmile šlápnete na spojku. Možná bych tak ušetřil půl náprstku paliva, jenže bych při tom zešílel.

Kvůli téhle hrubozrnnosti nemůžu dát Freelanderu pět hvězdiček. Dám mu ale čtyři. Což je o čtyři víc, než jsem plánoval. A uznávám rovněž, že i z vysokých cen ropy a zaslepeného fanatismu našich jurtofilních spoluobčanů může tu a tam vzejít něco jednoznačně pozitivního.

13. února 2011

Malej, ale přeplňovanej

Fiat 500 0,9 TwinAir Lounge

Většinu minulého týdne jsem si hrál s novým McLarenem MP4-12C a musím říci, že z čistě technického, matematického, racionálního, abych tak řekl číselně sčítacího hlediska je nesmírně působivý. Výrobce si evidentně vytkl seriózní cíl postavit nekompromisně rychlé auto a podařilo se. Přitom tu není ani stopy po nějaké teatrálnosti. V normálním režimu plachtí MP4-12C hladce a tiše jako Mercedes S. A jelikož se navíc chlubí prvotřídním dílenským zpracováním, jde o automobil, který můžete bez obav používat každý den.

Vzhledem k výše řečenému je MP4-12C, třebaže charakterem připomíná spíš programátora než pornoherce, bezpochyby nejlepším autem, jaké kdy nosilo znak McLarenu. Rozhodně překonává starou F1, kterou jsem z duše nenáviděl. A je i lepší než předešlý SLR, který měl místo brzd přepínač – buď jste proletěli čelním sklem, nebo jste nezpomalili ani o píď.

Je docela dobře možné, že navrch má McLaren i ve srovnání s Ferrari 458, což je výrok, na který bych ještě před nedávnem sám sebe fakt netipoval. Jenže já ho stejně nechci.

Stejně to u mne dopadlo s Veyronem. Ano, samozřejmě, je to mistrovské dílo, nezadržitelná magnéziovo-kompozitová smršť geniality, vytrvalosti, inženýrské zarputilosti a kolosálního výkonu. Ani jedinkrát jsem si ale nepomyslel: „Panečku, tohle bych chtěl mít v garáži.“

Něco podobného jsem onehdá zažil v nové londýnské restauraci Hestona Blumenthala. Heston při vaření jídel postupuje stejně jako McLaren či Bugatti při navrhování aut. Vsadím se, že kachnu rozloží na molekuly, maceruje ve vzácných plynech, znovu sestaví a následně vaří tím mužů v uniformách poskoků zloducha z bondovky. A zmrzlina se určitě vyrábí pomocí šicího stroje.

Výsledek jednoduše bere dech. Hestonova rebarborová pěna je bezesporu druhou nejlahodnější věcí, jakou jsem kdy ochutnal, a třebaže kachní sádlo texturou krapet připomínalo prošívanou vlněnou bundu, kterou někdo nechal na dešti, celý pokrm chutnal famózně. Byla to kachna plus. Superkachna. Kachna Veyron.

Nicméně i když obdivuji Hestonův um a k jeho kulinárním znalostem chovám hlubokou úctu, nedá se říci, že bych se vyloženě nemohl dočkat dne, až jeho pokrmy okusím znovu. Chutnalo mi u něj? Ano, a velmi. Jsem rád, že jsem jeho restauraci vyzkoušel? To si pište, že jsem. Nastane ale někdy chvíle, kdy se nespokojím s ničím menším než s porcí morku z jeho kuchyně? O tom silně pochybuju.

Je to podle mě tím, že v našich překomplikovaných životech prahne-me naopak po jednoduchosti. Prosté radosti. Večer u televize. Příjemná

společnost. Partička karet. Na nóbl banketech se často přistihnu, že konverzuji s úchvatnou a krásnou ženou, která právě napsala kromobyčejně chytrou knihu o něčem nesmírně zajímavém. Ve skutečnosti bych ale raději seděl s kamarády u piva.

A dvojnásob to platí o jídle. Kdykoli mě nečekaně přepadne mlsná, dostanu vždycky chuť na něco jednoduchého – kuřecí sendvič, jablko, hovězí jazyk nebo, častěji, krabí pomazánku. Nikdy se mi nesbíhají sliny při pomyšlení na lanýžve v husté omáčce z koalích uší.

Podobně to mám i s auty. Mercedes SLS, Jaguar XKR, BMW M3 nebo Ferrari 458 mám moc rád. Ze všeho nejvíc si ale toužím koupit Citroën DS3 Racing, o kterém jsem na těchto stránkách psal minulý měsíc. A těsně za ním jede malý Fiat 500.

Pětistovku samozřejmě všichni znáte. Jednu má nejspíš dcera vašeho realitního makléře. A pokud se zrovna nejmenujete James May, je pravděpodobné, že je vám velmi sympatická. Líbí se vám ten nezbedný styl a také fakt, že Pětistovka je retro a zároveň moderní.

A to není všechno. Malý fiat se sice svou filozofií řadí po bok Mini – je to v prvé řadě módní doplněk a až potom auto – je ale podstatně levnější. Třešničkou na dortu je pak skutečnost, že si Pětistovku nemusíte nutně kupovat v šedé či stříbrné, což je barva, kterou se dnes skví tři čtvrtiny aut na britských silnicích. Může být klidně pomněnkově modrá nebo žlutková nebo v odstínu červené dětské rtěnky. Dokonce si ji můžete celou obalit samolepkami. A taky byste měli.

Malý fiat je zkrátka a dobře šťastné a veselé autko, které vám vykouzlí úsměv na tváři. Nicméně vůz, o kterém píšu dnes, je trochu jiné kafe. Lepší. Je to nový TwinAir a jmenuje se tak díky svému motoru, který se nepodobá ničemu, co jsem kdy zažil.

Zaprve a především má pouhé dva válce, což pravda není kdovíjak revoluční koncept. Původní Fiat 500 na tom byl podobně. Nové verzi ovšem chybí vačková hřídel. Výfukové ventily místo toho pohání své sací kolegy pomocí hydrauliky a elektroniky, což na první pohled zní jako geniální řešení problému, který nikdy neexistoval. Výsledek je však vskutku velkolepý.

Tak zaprvé zvuk. Pamatujete ještě, co bylo slyšet, když jste strčili lízátko do roztočeného kola bicyklu? Tak totéž slyšíte i v TwinAiru, akorát silněji. Je to jeden z nejúžasnějších motorových zvuků, jaké jsem kdy slyšel. Skoro tak dobrý jako Merlin.

A co teprve ten zátah. Motor je sice mrňavý, pouhých 875 kubických centimetrů, ale protože mu přifoukává turbo, dostanete z něj 85 koní. To znamená, že můžete bez obav vyrazit i na dálnici. A na semaforech má odpich, jako by jej zezadu nabral profesionální ragbista.

A tím výčet pozitiv zdaleka nekončí. Dvouválcový motor produkuje podstatně méně tření než ten čtyřválcový, a je proto neskutečně efektivní. Při

jízdě chrlí méně oxidu uhličitého než tlusňoch na ekokole, které si dnes díky Borisi Johnsonovi můžete pronajmout po celém Londýně. Proto máte vstup do hlavního města zdarma.

Tohle autko je bezesporu desetkrát šetrnější k životnímu prostředí než Toyota Prius, poněvadž je menší, sestává z nižšího počtu součástek a Fiat při výrobě baterií nedrancuje kanadské lesy a nezpůsobuje kyselé deště. Z TwinAiru tudíž mají radost úplně všichni.

Obzvlášť pak ropné koncerny, poněvadž malý fiat želbohu není dvakrát hospodárný. Zřejmě by hospodárný byl, kdybyste na přístrojové desce stiskli tlačítko „Eco“ a jezdili opatrně. Jenže vy to tlačítko nestisknete a jezdit opatrně nebudete, protože je to zkrátka nemožné. Asi jako chtít po štěněti, aby sedělo klidně a způsobně.

TwinAir jsem měl půjčený týden, a protože jsem se nemohl nabažit toho zvuku, spálil jsem sedm a půl litru na sto kilometrů. Lepší spotřebu jsem dostal i z ostrého Abarthu. A jako by to nestačilo, TwinAir stojí o nějakých tisících liber víc než podobně vybavený model se čtyřmi válci. Takže není levný ani na pořízení, ani – tedy pokud neumíte být zarputilí jako mezek – na provoz.

Na tom ale vůbec nesejde, poněvadž až budete proplouvat centrem Londýna, šklebit se do dopravních kamer, předjíždět na křižovatkách cyklisty a vyžívat se v tom parádním zvuku, bude vám úplně fuk, kolik to všechno stojí. Pětistovka je skvělé autko. A teď si jej můžete koupit s bezpochyby nejlepším motorem na celém světě.

20. února 2011

Ať se propadnu, jestli vím, proč mě Helga von Obluda prostě nebere

Porsche Panamera 3,6 V6 PDK

Nemám rád marcipán. Víím, že je to z právního hlediska potravina a že si ji člověk může beztrestně vstrčit do úst, sežvýkat a spolknout, ale upřímně, raději bych olizoval psí zadek.

A nemusím ani červené fazole. Nebo Pierse Morgana. Víím, že ten člověk má nos a játra a všechno ostatní, co jej z biologického hlediska řadí mezi homo sapiens, jenže mi jde na nervy a přiznávám se ke škodolibé radosti z toho, že jeho nový televizní pořad sleduje méně lidí než vysílání pro menšiny.

Všichni máme své oblíbence a neoblíbence a často není lehké své pocity rozumně vysvětlit. Já kupříkladu nesnáším whisky, aniž bych měl sebe-menší tušení proč. Všichni moji známí ji milují, leč mně každé usrknutí akorát s pálivým pocitem v nose připomene, že se ráno probudím v kaluži zvratků a s hlavou jako střep. Podobně to mám i s calvadosem.

A Surrey. Mám spoustu přátel, kteří bydlí v onom slzavém údolí. Jeden den v týdnu tam dokonce i jezdím do práce. Leč pokaždé, když tam zavítám, se mě zmocní iracionální potřeba co nejdřív zase vypadnout. Zvláštní.

Téměř stejně zvláštní jako má bezbřehá nenávisť vůči značce Marks & Spencer. Hruď se mi dme pýchou, že jsem si za celý život u téhle firmy nikdy nekoupil ani ponožku, i když je mi známo, že jejich oděvy jsou kvalitní a jejich sendviče chutné a výživné.

Říkám si, že M&S nemám rád kvůli tamějším podlahovým krytinám, potažmo že jsem si vzal do hlavy, že všichni lidé ve frontě u pokladny jsou smířčí soudci s přísně konzervativním názorem na kriminalitu mládeže a neslušná slova. Nevím to ale jistě, jelikož jsem v životě nebyl uvnitř.

Ze všeho nejpodivnější je ovšem má nechuť k autům značky Porsche. Občas si zavtipkuji, že 911 nesnáším, protože ji vlastní jak Richard Hammond, tak James May. To však, mám-li být zcela upřímný, není ten pravý důvod. Tyhle hitlerovky s motorem v zadku jsem neměl rád dávno předtím, než byl Hammond vůbec na světě. Je to mrzuté, neboť Carrera 2S by pro mě v mnoha směrech byla ideálním autem, vzhledem k mému životnímu stylu a způsobu řízení, ale co se dá dělat.

Bylo by přirozeně snadné odpovědět, že dávám prostě přednost ohnivým vozům z Itálie, leč upřímně řečeno takové Gallardo či skvostné Ferrari 458 by vás brzy přivedly do blázince i o slunném víkend, natož za deštivého úterý. Jsou trochu jako pouliční klauni – chvíli je s nimi legrace, když zrovna máte náladu, ale když ji nemáte, otevírá se vám při tom věčném hulákání a pitvoření kudla v kapse.

Porsche takové není. Devětsetjedenáctka jezdí podobně jako Ford Mondeo – tiše, poslušně a můžete s ní klidně do obchodu, kde ji zaparkujete jako nic. A co víc, pokud odoláte svodům nesmyslných pseudozávodních verzí, které mají místo zadních sedaček lešení, můžete vozit i děti.

Devětsetjedenáctka přitom zvládá nejen rodinné úkoly, ale je i úžasně zábavná zpoza volantu, tedy není-li na silnici ani živáčka a sluníčko svítí a vy máte chuť na to šlápnout. Navíc ji vyrábějí lidé zvaní Němci, což znamená, že je zhruba patnáctkrát spolehlivější než švýcarský kardio-stimulátor.

Takže tak. Je to skvělé auto. Geniální auto. Ideální auto pro člověka, který vyžaduje všestrannost. A ve srovnání s konkurencí není ani kdovíjak drahé. Jenže já ho nemám rád. Nekoupil bych si ho ani za milion let.

Není to tím, že by mi vadila samotná značka. Staré 928 a 944 jsem zbožňoval a jsem možná jediný člověk na Zemi, který kdy vyjádřil náklonnost k 924, přestože tu poháněl motor z VW dodávky, výsledkem čehož byla o vlas pomalejší než kontinentální drift.

Vadí mi ale stávající sortiment, poněvadž Boxster je palindrom, Coxster je stupidní, Cayenne vypadá jak 911 s elefantiázou podbřišku a jako třetínička na tomhle zahnívajícím dortu estetické zhůvěřilosti sedí Panamera.

Je evidentní, oč tady Porsche šlo – stvořit prostorný, pohodlný, čtyřmístný sedan geneticky příbuzný s 911. To se mu snad i mohlo podařit, kdyby bývalo zaměstnalo designéra, který ví, co dělá. Úkol však pohříchu svěřilo komisi, v níž zasedli lidé zodpovědní za Ford Scorpio, za Pontiac Aztec, Ray Charles a pár bláznů. A tak je dnes Panamera nejošklivějším autem na našich silnicích.

Je to škoda, protože jinak není vůbec špatná. Nedávno jsem vyzkoušel čtyřkolku s přeplňovaným osmiválcem, která lítala jak namydlený blesk. Také interiér nabízí moc příjemné posezení, zčásti díky vysoké středové konzole a zčásti proto, že když sedíte za volantem, nevidíte to auto zvenčí.

Kéž by, říkal jsem si, tu ropuchu trochu přestylovali, mohlo by to být parádní auto. Rovnocenný soupeř pro Rapida od Astonu a báječné, třebaže křehké Maserati Quattroporte.

V Porsche se však místo toho rozhodli, že svou obludu zpomalí. Nejde mi na rozum, co je k tomu vedlo, jelikož si nedovedu představit, že by si někdo posledních pár let říkal: „Hmm. No jo. Panameru bych si koupil na to tata, jen kdyby nebyla tak zbytečně rychlá.“

Nový model je přirozeně mnohem hospodárnější a podstatně levnější než osmiválec, nicméně v základní výbavě se zadním pohonem a šestirychlostním manuálem stojí pořád přes dvašedesát tisíc. A za takové peníze máte na výběr z celé fúry pětkových bavoráků. Pokud vám ale BMW, Audi nebo Mercedes nevoní a nějaký zpackaný design vás hned tak nerozhází, raďte pokračovat ve čtení.

Takže dostanete 3,6litrový šestiválec, který vyvine 295 koní, což je na roz-
pohybování takového auta víc než dost. Objednat si můžete i sedmirych-
lostní dvouspojkovou převodovku, která je na chlup stejná jako ostatní
moderní dvouspojkové automaty – těžkopádná a při nízkých rychlostech
ve městě natvrdlá. Podobně jako Mercedes SLS ani tohle není auto, se kte-
rým byste mohli hbitě využívat náhlých skulin v provozu.

Další potíž je ve velikosti. Panamera je totiž gigantická. Kdykoli projíždím
„svěrákem“ na hammersmithském mostě, bezděky zatáhnou břicho.

Nejhorší ze všeho jsou ovšem některé prvky interiéru. Řadicí páka při-
pomíná hračku, kterou dostanete u McDonalda při koupi Happy Mealu,
a motorek elektrického okna zní, jako byste po něm chtěli, aby přenesl
velehoru. Víím, že dílenské zpracování má Panamera obecně kvalitní, ale
někdy to tak člověku nepřipadá.

A kdovíjak výjimečná není ani z „řidičského“ hlediska. Člověk platí
za prémiovou značku, a čeká tak odměnu v podobě pocitu z jízdy, kte-
rý u masově vyráběných aut nenajde. Jenže u šestiválcové Panamery se jí
nedočká. Jistě, středová konzola je pořád báječná a posed za volantem
dokonalý, ale jízdní komfort, ovládání a akcelerace jsou... takové placaté.
Neživé. Jakoby korejské.

To však na druhou stranu znamená, že svůj závěr si můžu projednou racio-
nálně zdůvodnit. Tohle auto nemám rád, protože zkrátka nestojí za moc.

27. února 2011

Šelma, jakou svět ještě neviděl

Jaguar XJ 5.0 Supercharged Supersport LWB 4dr

V dálných končinách vašeho satelitního přijímače, za půlnočními talk show, kde se Piers Morgan vpytvává lidí, o kterých jste jaktěživi neslyšeli, na filmy, které nechcete vidět, je zašitý kanál, kde dávají seriál z 80. let s názvem *Minder*. Vřele vám jej doporučuji, poněvadž jde možná o nejlepší televizní pořad všech dob.

Když jej na kanále č. 757 sledujete dnes, přijde vám jako hodina dějepisu. Člověku se nechce věřit, že kdysi bylo v Londýně tolik parkovacích míst a tak řídký provoz. Jeden z hlavních protagonistů Terry urazí cestu z Fulhamu do baru Winchester Club v Nothing Hillu za nějaké tři minuty. Tedy až poté, co vystřídá pár dámských náručí a nějakého přistěhovalce praští do fezu.

Ten seriál jsem zbožňoval tak, že jsem ve Winchester Clubu uspořádal vlastní svatební hostinu. Dokonce jsem se domluvil s Glynnem Edwardsem, který tam hrál barmana, aby se mi staral o občerstvení. Hrozně mě pak štvalo, když mu hosté říkali „Glynne“ a ptali se jej, jaké to bylo hrát v historickém velkofilmu *Zulu*. Upozorňoval jsem je, že tohle není desátník Allen, nýbrž Dave a jeho úkolem je míchat vodku s tonikem.

Všeobecně se má za to, že *Dad's Army* je klasika, a taky že jo, ale *Minder* je ještě našlapanější. Má ještě vyšší ambice. A postavy jsou napsané prostě dokonale. Onedý jsem viděl Patricka Malahida v roli jakéhosi špiónského esa ze CIA, pořád jsem ale ukazoval na obrazovku a hulákal: „To je detektiv Chisholm!“

Podobně to mám s Dennisem Watermanem. Pořád hraje, tu a tam se ukáže v televizi a snaží se nás přesvědčit, že není bývalý boxer, který má před barákem zaparkovaný Ford Capri. Ale je to marné. Pro mě je to pořád Terry McCann. A tím zůstane navždy.

Do paměti se nám však nevrly pouze postavy, ale i rekvizity. Klobouk. Plášť. Terryho bomber. A samozřejmě auta. Arthur Daley může za to, že jsem nikdy nevěřil nikomu, kdo jezdí jaguarem. Většinou jde o zajímavé lidi, ale se svou peněženkou bych je samotné nenechal.

Dodnes platí, že kdykoli se podívám na majitele jaguaru, vidím člověka, která má problém s bernákem. Pokaždé čekám, kdy se mě zeptá, jestli by u mě nemohl přespat kvůli „nedorozumění“ s exekutory. Mám za to, že většina lidí, kteří dnes sedí za prodej uměleckých padělků a podobně, má kdesi ve stodole schovaný XJS. Zloději mají vauxhally. Šarmantní podvodníci pak irský přízvuk a jaga.

Proto mě nový XJ tak znervózňuje, poněvadž když usednete do toho skvostného interiéru, neucítíte sebelehčí závan ducha Arthura Daleyho.

Ve dveřních kapsách žhne modré světlo. Palubní přihrádka je vystlaná nachovým sametem. A když si zvolíte dynamický mód, zbarví se diodky do krvava. Připadáte si jako v baru v centru Londýna, kam chodí podnikatelé za dámskou společností.

Mně se to líbí. Propůjčuje to interiéru fantastický, futuristický nádech. Akorát vedle vás nesedí elf se špičatýma ušima a na volantu je místo loga hvězdné lodi Enterprise kočkovitá šelma uprostřed skoku. Je to zvláštní pocit. Jako když svlíknete striptérku a zjistíte, že je to kapitánka Janewayová.

A zvláštní je i zevnějšek. Jaguar se určitě zachoval odvážně a směle, že přišel s něčím tak radikálně novým. Myslím si, že je to velmi výrazný design. Jenže zároveň trochu divný. A vy si to evidentně myslíte taky, protože od uvedení XJ na trh uplynulo šest měsíců a já ještě na silnici nepotkal ani jediný.

Minulý týden nám italské studio Bertone ukázalo, jak si představuje jaguar budoucnosti. Ty obrázky byly skvělé. Jaguar od Bertoneho je štíhlý. XJ je bohužel leccos, jen ne štíhlé.

A pak je tu otázka prostornosti interiéru. Ošidná záležitost. Abyste rozuměli, v pravém jagu máte sedět nízko, tak nízko, že hýžděmi téměř škrátíte po asfaltu. Interiér má být útulný, jako středověká hospůdka. Jenže to by dnes už nešlo. Jaguar si uvědomil, že chce-li uzmout tržní podíl Mercedesu, musí přesvědčit šoféry, kteří po Londýně rozvázejí zpěvačky a fotbalisty, že jeho auto je vzadu přinejmenším stejně prostorné jako Mercedes S.

A tak už poněkolkáté odkopl tradici, zavrhl dřevo a mosazné medailonky a dal zákazníkům místo na nohy. Ve verzi s dlouhým rozvorem – za tři tisícovky navíc – je ho moře. Můžete se pohodlně natáhnout, sledovat, jak za velkým střešním oknem ubíhá nebe, a poslouchat 1 200wattové stereo, dokud vám nezačnou krváčet uši. V novém XJ dokonce dostanete klimatizaci místo tradičních kamen na tuhá paliva.

Chcete ale vůbec sedět vzadu? Odpověď zní ano, pokud máte diesel. Ten je tu od toho, aby byl hospodárný, a také že hospodárný je. Pokud ale kupujete kompresorem přeplňovaný benzinový osmiválec, pak jasně říkám, že bych raději seděl v zadní části Briana Blessedá.

Motor na papíře nevypadá kdovíjak slibně. K dispozici máte pouhé 503 koně a to dnes v německých prémiovkách stačí tak na pohon automatické parkovací brzdy. Jenže musíte přihlédnout k tomu, kolik XJ váží. Díky celohliníkové konstrukci je totiž lehčí než Porsche Panamera 4,8 V8 Turbo. Za silného větru si ho raději pojistěte uzavazovacím lanem.

Tu lehkost přitom necítíte jen při akceleraci nebo brzdění nebo při pohledu na ukazatel paliva. Kdepak. Vy ji cítíte neustále, skrze sedačku a kalhoty a hlavně prostřednictvím volantu. XJ se neřídí jako sportovní auto. XJ je sportovní auto.

Této mrštnosti bohužel padl za oběť jízdní komfort. To je problém, kterým dnes trpí většina jaguarů. Tvrdý podvozek je jediný důvod, proč jsem

si nekoupil XKR. Nicméně o XJ se v žádném případě nedá říct, že by byl vyloženě nepohodlný. Nebo hlučný. Nebo jakkoli nepříjemný. Je absolutně, jednoznačně skvělý.

Z čistě papírového hlediska je to jediný vůz na světě, který v sobě snoubí ryzí řidičskou rozkoš Maserati Quattroporte s prostorností a přepychem Mercedesu S. Po centru Londýna by tak teoreticky nemělo jezdit nic jiného. Jenže je tomu naopak.

Je pro to velmi pádný důvod. Lidé si totiž nevybírají auta systematicky, rozumem. Neznám člověka, který by před koupí obešel všechny prodejce a odbyl si zkušební jízdu v naprosto všech modelech, které zhruba odpovídají jeho představě.

Mnozí z nás sice dumají nad seznamem příplatkové výbavy a snaží se přesvědčit sami sebe, že potřebují parkovací senzory. Ale to je jen taková hra. Ve skutečnosti nekupujeme auta ani hlavou, ani srdcem, nýbrž instinktem. Podle šimrání v žaludku. Tohle vypadá hezky. Můžu si ho dovolit, i když jen těsně. Takže ho беру.

A právě to je Achillova pata XJ. Srdce má na správném místě a všechno mu vychází i početně. Jenže grázlíci a podvodníci chtějí jaguara, a ne jaguara s nachovou palubní přihrádkou. A lidé, kteří si v nachových palubních přihrádkách libují, zase nechtějí mít nic společného se značkou Arthura Daleyho.

XJ je tedy prvotřídní auto. Brilantní auto. Leč co se dá dělat, kvůli *Minderu* si jej půlka světa nekoupí, protože je to jaguar. A ta druhá si jej nekoupí, protože to není jaguar.

6. března 2011

Koala s kachním zobákem

Ford Falcon FPV Boss 335 GT

Na první pohled připomíná Austrálie normální rozvinutou zemi. Z mnoha různých důvodů však normální není, přičemž tím hlavním je koala. Možná to nevíte, ale průměrný koala stráví většinu života totálně zdrogovaný a kdykoli se vyleká, dostane chlamydie. S ničím podobným se u žádného jiného zvířete na světě nesetkáte.

Nebo si vezměte klokana. Rudý model umí pelášit až rychlostí 65 km/h, čímž se hravě vyrovná elektrovoztíkům typu G-Wiz. Jenže klokani zase neumějí couvat. Nemají vůbec žádnou zpátečku. Navíc všechny klokaní samice jsou permanentně březí.

To samičky sklípkana *Atrax robustus* vedou poněkud smutný život. Celý jej stráví v doupu a ven nesmějí ani na chvíli. Naopak jejich manželé rádí v noci po Sydney, koupou se v cizích bazénech, schovávají se dětem do bot a sežerou každého, kdo přijde blíž.

Austrálii mám rád, přestože prakticky všechno, nač tam dole člověk narazí, je unikát. Například ptakopysk podivný. Jak už napovídá název, je to bezesporu nejbizarnější zvíře, jaké kdy vyskočilo z výpary prosycené Boží laboratoře.

Na souši má pohon na všechny čtyři, ale pod vodou se mění na předohrab a zadníma nohama kormidluje. Takže je to obojživelný vysokozdvihový vozík s kachním zobákem.

Podobně je tomu i v oblasti sportu. Všude jinde na světě se hraje buď americký fotbal, nebo normální fotbal. Jen v Austrálii mají vlastní pravidla, ačkoli když jsem na australský fotbal chvíli koukal, žádná pravidla jsem nevypozoroval. Samozřejmě kromě toho, které říká: „Šamponkům vstup zakázán.“ Hra samotná připomíná napůl fotbal, napůl ragby a napůl basketbal, od výše uvedených sportů se však liší tím, že každý tým čítá zhruba 17 000 hráčů a všichni na sobě mají poněkud ošuntělý upnutý dres.

Další australskou pozoruhodností je naprosto fanatický přístup ke zdraví a bezpečí. Je tam víc rychlostních kamer než lidí, a pokud se chcete jít potápět, musíte si navlíknout tlustou nylonovou kombinézu, která vám zakryje i ruce a obličej. Jelikož s vodou nepříjde do styku ani centimetr vaší pokožky, nemusíte se bát, že vás žahne čtyřhranka smrtelná.

Z určitého pohledu je to rozumná prevence. Ale marná sláva, máchat se v akrylové ponorce přece jen trochu kazí radost z potápění. Čtyřhranka se navíc nevyskytuje jen v Austrálii. Ty potvory jsou úplně všude, ale žádný jiný národ po vás nechce, abyste se kvůli nim pokaždé, jen tak pro jistotu, nasoukali do kondomu.

A to není všechno. Když jsem se vrátil z potápěčské expedice, chtěl jsem si půjčit vodní skútr. Leč dozvěděl jsem se, že místní zákon poroučí, abych si sedl na neúprosné slunce a složil psanou zkoušku. Co je na vodním skútru k učení? Kvedláte akorát plynem a toť vše. Dcera na skútru řádila už v pěti. Zvládne to i úplný idiot. To vše jsem vysvětlil blondatému surfaři, který vedl „výcvikový“ kurz, on ale odpovídal jak naprogramovaný – bezpečnost prý nade vše.

Prdlajz. Zábava, ta je na vodním skútru nade vše. Kličkovat sem a tam a šplíchat vodu na kámoše je nade vše. Nechat se smést obří vlnou je nade vše. Kdo se chce cítit bezpečně na vodním skútru, ať z něj sleze.

Tak vidíte. Australané jezdí na stejné straně silnice jako my, mluví stejným jazykem jako my a mají stejnou hlavu státu. A i stejné léto, pokud mohu soudit dle své poslední návštěvy. Jenže ve skutečnosti nejsou stejní ani trochu.

A pokud jde o jejich auta, nejsou stejní dvojnásob. V každé zemi jsou lidé, kteří fandí své značce. Nikde ale nefandí tak, že jsou schopni praštit do nosu každého, kdo řídí něco jiného.

Pro průměrného Australana existují pouze dvě značky – Ford a Holden. A i když jste právník a jezdíte audinou, instinktivně se řadíte do jednoho nebo druhého tábora. Původně jsem chtěl napsat, že je to podobné jako s katolíky a protestanty v Severním Irsku, ale pak jsem od toho upustil. Australská rivalita mezi Fordem a Holdenem je zakořeněná mnohem hlouběji.

Je dokonce zdrojem takového fanatismu a oddanosti, že jak Ford, tak General Motors vyrábějí auta speciálně pro australský trh. Mluvíme přitom o zemi s nějakými 22 miliony občanů, přičemž většina bydlí v Británii. To je jako vyrábět speciální auto pro Rumuny.

Ačkoli vyhovět požadavkům australského trhu není zas tak složité. Přinejmenším nemusíte zaměstnávat designéry. Nejnovější várka Holdenů je vcelku koukatelná, asi jako je koukatelné stádo mírně zcivilizovaných goril, ale Fordy... ajaj. A takhle je to už od časů Šíleného Maxe a jeho Interceptoru.

Během nedávné návštěvy jsem zkusil nový Ford Falcon FPV Boss 335 GT, u něhož jsem si pomyslel, že tady výrobce vrazil pár dolarů do motoru a do zbytku auta už ani vindru. Bylo mi řečeno, že v zemi, kde lidé chodí vzhůru nohama, je to normální. A taky že se vzhůru nohama ocitnete, pokud s Falconem zkusíte vjet do zatáčky.

Starý osmiválcový model byl tak trochu problémové dítě, poněvadž jeho šestiválcový přeplňovaný brácha byl rychlejší a ovladatelnější. A tak Ford spojil síly s Prodrive, slavnou australskou tuningovou společností se sídlem v Oxfordshire, a zplodil nového potomka.

Nebyl to snadný úkol, jelikož základní motor pochází z Mustangu a trpí na astma. Ford mu ale naordinoval dávku efedrinu v podobě kompresoru

a intercooleru, což znamená, že máte k dispozici tolik výkonu, že kdykoli se rozjedete, řádně progumujete asfalt. Což mají Australané tuze rádi a pokaždé při tom výskají radostí.

Takže v přímé linii za to umí Falcon vzít, jenže na všechno ostatní je moc velký, moc měkký a moc těžký. A uvnitř vám přijde, že je interiér vyrobený komplet z celofánu. I můj potápěčský oblek působil festovněji.

Správně by FPV neměl vůbec existovat. Nedává sebemenší smysl. Jenže totéž platí o koalech a my bychom určitě byli moc smutní, kdybychom se jednoho rána probudili a zjistili, že ze svého blahovičnicku spadl poslední feťák s knoflíkovým nosem na světě.

10. dubna 2011

Botox, bikiny a depilační vosk a můžeme vyrazit

Jensen Interceptor S

Je to auto s nejstylovějším názvem všech dob. „Vyzvednu tě v osm. Přijedu Interceptorem.“ Představte si, že něco takového můžete říct. Nebo třeba: „Miláčku, co dnes večer, vezmeme Interceptora?“ Úplně mi z toho běhá mráz po zádech. Maserati je skvělý název. Thunderbird ještě lepší. Ale Interceptor? Ten je ze všech nejlepší.

Samozřejmě by bylo na pováženu, kdyby název býval slíbil něco, co by pak tělo nedokázalo splnit. Kdybyste si dali přezdívkou Maxim Bejk, a měli přitom hrudník jak čajovou lžičku a údy jak špagety, nikdo by vás nebral vážně.

Interceptor našťastí vypadal velkolepě. Prostorný, navržený italským studiem Carrozzeria Touring, s kapotou vytrčenou vpřed jako kopí, neobvykle zaobleným zadním oknem a žábami. Byl nápadný. Vystupoval z řady. Byl fantastický. Jedno z nejkrásnějších aut, jaké kdy kdo vyrobil.

Já pohříchu originál nikdy neřídil a dnes nemám, koho bych se na něj vyptal, protože ze všech mých známých jej vlastnil toliko Eric Morecambe, a ten už bohužel není mezi námi. Nicméně mám-li věřit líčením z druhé ruky, pak řídičský zážitek, který Interceptor nabízel, nelze popsat jinak než jako „absolutně otřesný“.

Pod kapotou trůnil 6,2litrový osmiválec od Chrysleru, který měnil peníze na vydatný hluk a zanedbatelný výkon. Což bylo možná dobře, poněvadž ona masivní tuhá náprava nebyla ke zbytku vozu připevněna způsobem, jenž by se dal označit za důvěryhodný. A jako by to nestačilo, kdykoli mechanici Jensenu potřebovali hřídel k volant, skákli si do nejbližšího železářství a vzali, co zrovna bylo. Řada zákazníků tak dostala svůj vytoužený jensen s hřídelí určenou pro Triumph Stag.

Také proto se dnes Interceptor na trhu s veterány válí v koutě se zlevněným zbožím. Zatímco ceny Astonů DB5 nebo Jaguarů typu E jdou do statisíců liber, slušný Interceptor pořídíte za nějakých pět tisíc.

Třeba si teď říkáte, že možnost nabízet lidem svezení v Interceptoru za ty peníze snad i stojí. Já mám však takové podezření, že byste akorát všude dorazili s dvoudenním zpožděním a celí od sazí. Spolehlivost holt nebyla silnou stránkou nových jensenů a s během času se situace určitě nezlepšila. Mohlo by se tedy zdát, že jsme si zavzpomínali sice hezky, ale bez většího užitku.

Leč chyba lávky. Totiž vůz, o kterém se dnes bavíme, není opravdový Jensen Interceptor. Sice se takový narodil, jenže pak si jej vzala do parády tuningová společnost zvaná Jensen International Automotive a protáhla jej důkladnou omlazovací kúrou, včetně botoxu a depilačního vosku.

Auto, které vidíte na obrázku před sebou, se jmenuje Interceptor S a je absolutně skvostné.

Tak zaprvé, původní americký motor skončil na šrotišti a místo něj najdete pod kapotou poměrně slušný celohliníkový 6,2 osmiválec z Corvetty. Dostanete i corvettí převodovku, dál už se ale celý příběh trochu zamotává. Tuhá zadní náprava, listové pružnice a zbytek vymožeností z antického Říma byl nahrazen plně nezávislým zavěšením, přičemž některé díly pocházejí ze starého Jaguaru XJS, například diferenciál s omezeným prokluzem, a některé přímo z dílny JIA.

Přední brzdy značky AP Racing mají šestiválečkové třmeny a drážkované kotouče s průduchy. Na kolech sedí nízkoprofilové pneumatiky. Tlumiče jsou nastavitelné. A... už vám tečou sliny?

Mně tekly. A když jsem nastoupil, všechno bylo rázem ještě lepší. Interiér je věrnou replikou originálu s černobílými budíky, prošíványými sedačkami a, což je ze všeho nejlepší, autorádiem s masitými tlačítky, na kterém si můžete naladit buď stanici 5 Live s lehkým praskáním, nebo jenom praskání. V palubní přihrádce se naštěstí cudně skrývá připojení na iPod.

Je neuvěřitelné, jak lehkým a vzdušným dojmem interiér těchto starých aut působí. Jelikož sloupky dveří tady mají za úkol pouze podepírat střechu a nikoli vstřebat náraz při střetu s mostem, jsou tenké jak pavoučí nohy. Připadáte si jak v prosklené výloze, což samozřejmě každý, kdo řídí Interceptor, jedině vítá.

Jen drobné upozornění. V Interceptoru z vás ostatní vidí takový kus, že musíte před jízdou pečlivě zvážit, co si vzít na sebe. Osobně doporučuji nějaký letecký úbor nebo alespoň černý rolák s lehce tónovanými brýlemi ze 70. let.

Když jsem se poprvé rozjel, fakt jsem si pomyslel, že tohle je dost možná stoprocentně dokonalé auto. Elegantní klasický vzhled skloubený s moderní dynamikou. Dvě stě let starý dům s ústředním topením.

Želbohu zakopaný pes záhy vyplaval na povrch. Totiž kdyby JIA vyměnila úplně všechny díly za nové, spadl by Interceptor S do kategorie nových vozů a musel by splnit všechna současná bezpečnostní a emisní kritéria. A tak některé dobové prvky zůstaly. Například střerače, které se sice kývají pěkně, ovšem nesetrou přitom jedinou kapku vlhkosti.

A pak ta hlučnost interiéru. Abyste rozuměli, v 70. letech měla auta okapní žlaby a karosáři se řídili heslem „to je dobrý, další“. Takže na dálnici v devadesátce máte pocit, že stojíte na křídle letícího dvojplošníku.

Leč největší problém spočívá v ovládnání. V Interceptoru S zůstal původní volant, hřídel i vše ostatní, takže i kdyby si JIA hrála s nastavením geometrie milion let, nikdy by nedokázala zastřít fakt, že celý mechanismus navrhl člověk, jehož jedinou profesní ambicí bylo vytáhnout do stávky.

Volant je proto těžký, nedrží stopu a je tak mizerně zpřevodovaný, že musíte ručkovat jak šílení, pokud chcete změnit směr o tři stupně doprava.

Tak, tím jsme se vypořádali s výhradami a můžeme se vrhnout na pozitiva. Začneme s topením. Ach jak je krásné, když vám nohy ovívá hřejivý dech a tvář chladivý vánek! Klimatizace je fajn, ale to vám povídám, není nad Jensenův systém.

A pak ta rychlost! Šlápnete na plyn, ozve se lví zařvání, kapota se vzepne a za 4,5 sekundy už svištíte stovkou. Což dočista překvapí řidiče audiny před vámi, který se najednou ocitne v závěsu a musí s vytřeštěnýma očima trpět gejzíry vody, které vám odstříkují od kol. Na plný plyn si hravě sáhnete na 250 km/h a možná i víc – v autě vyrobeném roku 1975.

A to není všechno, protože i když je ovládání poněkud viktoriánské, v zatáčkách staronový Interceptor sedí moc pěkně. Čekal jsem nedotáčivost, ale žádnou jsem nezaregistroval. Není to sportovní auto, ale nemá k němu daleko.

A ke všemu ten jízdní komfort. V moderních autech jsme si už zvykli, že široké nízkoprofilové pneumatiky, které designéři tolik milují, našim hýždím věrně zprostředkovávají sebemenší drncnutí či nadskočení. V jensenu si však připadáte, jako byste po silnici jen plachtili. Pohodlí srovnatelné s novodobým bentley.

Přítom za méně peněz. Navzdory té nezměrné práci, kterou JIA na Interceptoru S odvedla, si od vás vezme pouhých 107 000 liber.

Takže shrnutí. Máme před sebou jedno z nejkrásnějších aut všech dob, které někdo obnažil na kov, přelakoval a nově vystrojil právě tak akorát, aby se přijatelně ovládalo, pohodlně jezdilo a lítalo jako čert. To je bohu-libý skutek.

Ještě lepší však bude ten okamžik, až své vyvolené řeknete: „Vyzvednu tě v osm. Příjedu Interceptorem.“ A pak opravdu dorazíte načas.

17. dubna 2011

Ach ouvej, z mého pivního pitbula je domácí psíček

Ford Focus Titanium 1,6 Ecoboost

Za starých zlatých časů platilo, že když někdo potřeboval rodinné auto, koupil si jednoduchý hatchback. Třeba Ford Escort nebo, dostal-li chuť na něco peprnějšího, Volkswagen Golf. Dnes už to neplatí. Dnes už jednoduchost neletí. Obyčejnost nudí. Běžové bačkory letěly do koše a na tradičním místě u postele je nahradily klaunské boty – SUV, crossovery, funky retro minitka se škorpiiony na kapotě a kostkovanými bočními zrcátky.

Zajímalo by mě proč. Až dnes skončím s prací, odšourám se do obýváku a naliju si sklenku Château Léoube, toho růžového. Rád jej popíjím před večerí. A během večere. A obvykle i potom. Víno je to jednoduché. Hladké. A jedna láhev obnáší ideální dávku na jeden večer.

I pivo je dobré. Ford Escort mezi nápoji. Když je venku k zalknutí a vy se vrátíte ze zahrádky, nepomyšlíte si: Ááách, teď bych si ze všeho nejraději dal banánové daiquiri. Každý si dá pivo. Tedy ne takové, jaké má rád James May, kde vám z tupláku trčí větvičky, ale třeba lehké Peroni podávané v orosené sklenici.

Fakt nemůžu vystát, když ke mně někdo přijde na návštěvu a řekne si o gin s tonikem. To jsou hned čtyři ingredience, které musím pracně hledat. Gin, tonik, led a citron. Ten navíc doma většinou nevedeme, k čemu taky? A pokud se náhodou nějaký najde, pochází z druhé světové a vyznačuje se měkkostí a štavnatostí mramorové koule.

Navíc forma na led je buď prázdná, nebo obsahuje masivní jednolitý rampouch, který nevyklepete ani pomocí kladiva. Proto jsme si nedávno koupili ledničku, která vychrlí led po stisknutí tlačítka. Teoreticky jde o geniální vynález, jenže v praxi to funguje tak, že na první pokus vám přístroj vychrstne do sklenky akorát vodu, a na ten druhý vás zasype takovou hromadou ledu, že by rybářské lodi stačil na měsíce lovu.

Když se mi to stalo poprvé, pokusil jsem se uklidit ten svinčik pomocí vysavače, protože vám nyní mohu dát přátelskou radu – nedělejte to. Protože chudák vysavač si odříhl a pak se pokazil.

Závěr zní, že požádat na návštěvě o gin s tonikem je jako požádat o sekanou s bramborovou kaší. To taky člověk nedělá, poněvadž ví, že by byl hostiteli akorát na obtíž. Obzvlášť kdyby pak jeho manželka poprosila o vodu s brusinkovým džusem a kapkou limetkové šťávy. My žádný brusinkový džus ani limetky nemáme. A obvykle ani vodu. Protože nám všechnu vyžahly děti a jejich povedení kamarádi.

Ku prospěchu všech přítomných je proto nejlepší držet se při zdi. Ano, o lenivém nedělním ránu můžete klidně strávit hodinu přípravou extra komplikované Bloody Mary, ale lidičky, v narvané hospodě fakt není

slušné vykřiknout ze zadních lavic: „Čtyři exotické koktejly se vším všudy bych prosil!“

A nyní se po oslím můstku tak vratkém, že by se na něj ani pavouk neodvážil, dostáváme k automobilovému protějšku poctivého pullitru. Novému Fordu Focus. Vozu, který jste si nekoupili, protože jste dali přednost Fiatu Margarita nebo Citroënu Manhattan.

Já si Focus koupil před deseti lety a mám ho dodnes. Tu a tam ho provětrám a pokaždé žasnu, jaká je to radost. Díky nezávislému odpružení zadních kol, nákladnému řešení problému, jehož si předtím nikdo na světě nevšiml, je to v zatáčkách učiněný pitbul. I motor je slušný. A jak všichni víme, pojme přesně tolik lidí a psů jako velká čtyřkolka. Dokonce víc, poněvadž náš staříčkový labrador už nevyskočí do Range Roveru, kdežto s Focusem si poradí hravě.

Ze všeho nejlepší je ale na tomhle autě poruchovost. Tipněte si, kolikrát jsem jej vezl do servisu. Špatně. Protože za těch deset let se neporouchalo ani jednou. Všecinko pořád šlape. Je to zkrátka auto za pět hvězdiček.

Ale co nový model? Tak především mu nelze upřít, že vypadá k světu. S těmi černými prahy dveří působí štíhlým, kočkovitým dojmem. Připomíná spíš kupé než rodinný hatchback.

Uvnitř je to samé tlačítko. Jsou jich doslova miliony a zabírají veškerý rovný povrch do posledního čtverečního centimetru. Je jich tolik, že člověku trvá několik hodin, než najde to, kterým se startuje motor. Nijak zvlášť mi to nevadí, jednak protože tlačítka jsou rozmístěná podobně jako v Panameře a jednak protože všechna jsou k užítku. Tohle auto má totiž spoustu funkcí.

I nejlevnější modely mají v základu Bluetooth a hlasové ovládání hlavních prvků. To pochopitelně nefunguje, stejně jako připojení na iPod, aspoň si ale můžete dlouhé hodiny za volantem krátit vydáváním pokynů a následným tipováním, co počítač udělá místo toho.

Problémy? Ano. Jeden. Je sice moc fajn, že Ford dal Focusu do vínku stěrače, které se kývají zajímavým a neobvyklým způsobem, želbohu co se stírání samotného týče, jsou dočista k ničemu. V částech, kam nedosáhnou, by se schoval i menší slon. Pod povrchem se pak nachází festival elektrotechniky, který se stará o vaše bezpečí. Například aktivní diferenciál s technologií *torque vectoring* - nespěte, vy tam vzadu - který v zatáčkách lehce přibrzďuje vnitřní kolo, a brání tak nedotáčivosti, a za příplatek senzor, který za vás dupne na brzdy, pokud zmerčí, že se někomu chystáte nabořit do kufru.

Všechny tyhle vymoženosti, a že jich je v novém Focusu přehršel, jsou náramně chytré a nezaprou jistotu, že technici Fordu, kteří pořád bydlí s rodiči a v jednom kuse sedí u počítače, mají našlápnuto k titulu Ajták roku. Leč bohužel, pokud mezi řidiče a silnici vsunete vrstvu křemíkových obvodů, nutně ztrácíte určitou ryzost.

Zkrátka a dobře, nový Ford Focus je možná bezpečnější a hospodárnější než můj desetiletý veterán. Jenže pokud jde o požitek z jízdy, nesahá mu ani po kotníky.

A to přirozeně znamená, že Focus si z rukávu vysypal své jediné eso. Kdysi jsem si jej koupil, protože s ním byla prokazatelně větší zábava než s jakýmkoli jiným autem dané kategorie. Jenže proč bych si jej měl kupovat teď, když prakticky totéž mi za lepší cenu dodá Hyundai či Kia?

Napadá mě jediný důvod – motor mého zkušebního modelu. Zove se Ecoboost, nemyslete si ale, že jezdí na čocku a z výfuku mu jde květinová vůně. Ve skutečnosti je to přeplňovaný 1,6 litr, který má i na šestku překvapivý zátah. A ještě překvapivější je fakt, že je i hospodárný.

Leč i zde nacházíme vadu na kráse, poněvadž v dnešní době by si benzínák koupil jen naprostý šílenec. Nebo miliardář. A pokud jste miliardáři, počítám, že vás Focus nezaujme.

Pročez pokud si tohle auto pořídíte, zaručeně si vyberete diesel. Na tom není nic špatného. Fordovské diesely jsou slušné. Nikoli skvělé, ale přijatelné. A v tom je právě ta potíž – v garáži se vám ocitne přijatelné auto s přijatelným motorem. To že jste chtěli?

Sečteno a podtrženo, neexistuje žádný extra důvod, proč si Ford Focus nekoupit. Jenže neexistuje ani žádný, proč si jej koupit. Zvláště když jiná piva jsou mnohem levnější.

1. května 2011

S větry o závod

Renault Wind Roadster GT Line 1,6 VVT

Jel jsem nedávno na kole. Byla to charitativní akce a já zhruba osmikilometrovou trať zvládl za dvě hodiny a nějaké drobné. Skončil jsem dočista poslední. Bylo to zčásti tím, že stoupavé úseky byly krajně vysilující, a zčásti proto, že jsem se při klesání neodvážil nabrat rychlost, jelikož jsem pořád myslel na to, že mi každou chvíli upadne přední kolo.

V takovém případě by se mi vidlice prudce zasekla do silnice, já bych udělal salto přes řídítka a ve vysoké rychlosti se zaryl obličejem do asfaltu. Osobně svůj obličej kdovíjak nemusím, ale marná sláva, bez něj bych nemohl mluvit, neviděl bych, kam jdu, a podobně.

A ne, přilbu jsem na hlavě neměl. Nenosím ji ani na lyžařském svahu. Ani na návštěvě staveniště. S přilbou každý vypadá jako trouba. Po dlouhé debatě se svými plícemi a stehny jsem usoudil, že bude pro všechny nejlepší, když prudce zpomalím. Jak jsem řekl, tak jsem udělal a nakonec mě to docela bavilo.

Nebavila mě ovšem doprava mého a manželčina kola na místo konání závodu. Abyste rozuměli, nosič kol, který jsem ke svému překvapení objevil v garáži, připevnil k zadní části našeho Volva vcelku pochopitelně odborník zvenčí.

To mne znervóznilo hned ze dvou důvodů. Zaprvé jsem si uvědomil, že pojedu přes půlku Anglie ve Volvu se dvěma bicykly připlácnutými ke kufru, takže budu vypadat jak z reklamy na jogurt, a zadruhé až akce skončí, budu muset před zpáteční cestou naložit ta kola sám. A k podobným úkonům mám asi podobný vztah jako vévodkyně z Kentu k bodovému svařování.

Nicméně jsem se utěšil představou, že jde koneckonců o charitativní cyklistickou akci, takže prostor za cílovou páskou bude prskat ve švech vousatými podivíny v elastických šortkách, kteří se smilují na ubohým petrosexuálem a pomohou mi.

Chybíčka se však vloudila. Když jsem vysadil ženu i s kolem u startovní čáry pro sportovně nadané účastníky a hledal v navigaci start pro tlustochy, PRÁSK!, do nosiče mi nacouval asi sedmisetletý stařík a dočista mi jej urazil.

Už jste někdy zkoušeli takovouhle věc přidělat na auto? Nejde to. Nedává to smysl. Pár řemínků přivřete do dveří kufru a nosič pak zkrátka volně sedí na nárazníku. Přišlo mi to úplně divné.

Jelikož mě ale tlačil čas, přešel jsem k proceduře připevňování samotného kola. Ta byla ještě nesmyslnější, poněvadž jediné, co brání tomu, aby vaše kolo neodpadlo, neproletělo čelním sklem auta za vámi a celé

posádce neuřalo hlavu, jsou dva takové ty drátky, kterými se zadělávají sáčky do mrazáku.

Tak jsem funěl a sípal a ušpinil si bradu od mazacího oleje, až jsem nakonec usoudil, že musím hnout kostrou. Tehdy jsem si také všiml dvou velmi pevných popruhů s velkými vojenskými přezkami na konci. Jelikož mi ale přišly nepodstatné, nechal jsem je viset.

Jel jsem opatrně, a tak jsem dorazil na start pro tlustšochy, aniž bych někoho připravil o hlavu. Od oné chvíle mi však dělá vrásky na čele otázka bezpečnosti předmětů, které člověk vozí na autě, a to nejen na nosičích kol, ale i v rakvích na střeše.

Už jste někdy připevňovali takovou rakev? Ovšemže ne. Protože než ji zvednete na střechu, zlomíte si vaz, a když ji upustíte na zem, což se stane prakticky pokaždé, sedřete si z auta všechny lak. Vězte, že ať už plánujete naložit do střešního boxu cokoli, je rozumnější a levnější to nakoupit až v místě určení.

A ještě něco. Střešní box má tvar střely s plochou dráhou letu, a pokud se za jízdy uvolní, nadělá téměř stejnou paseku. Viděli jste ale, jaké šroubky a matičky k němu dostanete? To jej můžete rovnou přilepit žvýkačkou.

Dovolím si malé upozornění. Pokud se ocitnete za autem s rakví na střeše a nosičem kol vzadu, držte si od něj uctivý odstup. Protože obojí určitě přidělával člověk, který si libuje ve střešních boxech a cyklistice, a ne Nikola Tesla.

Nebo si vezměte sněžné řetězy. Teoreticky by vás měly udržet na vozovce, když je počasí pod psa. Ve skutečnosti vás ale připraví o všechny prsty, a pokud s vámi jede žena, tak i o manželství.

Není tedy lepší koupit si vůz, který byl přímo navržen s ohledem na váš životní styl, a ne obyčejný hatchback, který pak zdobíte rozličným vybavením?

Pokud přikyvujete, pak si rozhodně nekupujte Renault Wind, tedy Vítr – světově první auto pojmenované po vnějších projevech špatného zažívání. Navržený Francouzem, postavený na skromném hatchbacku Clio a vyráběný ve Slovinsku jeví se Wind na první pohled jako patrně nejstupidnější auto v moderních automobilových dějinách.

Na druhý pohled je pak ještě horší, protože ačkoli jde o dvoumístný kabriolet, evidentně nebyl stavěný s ohledem na lehkost a sportovnost po vzoru MG, Lotusu Elan nebo Mazdy MX-5. Se svým elektricky stahovatelným střešním oknem a mrňavým motorem je to spíš hračka na pózování do města, bota od Christiana Louboutina s espézetkou. Docela mě překvapuje, že nemá červený podvozek.

Výše uvedené by člověku jako já za normálních okolností stačilo. Zřejmě bych si odfrkl a prohlásil něco ve smyslu, že zevnějšek Windu slibuje něco, co pak motor nemůže splnit. Že ho na světlech předběhne i chodec.

Jenže tentokrát to neudělám, protože jsem před mnoha lety vlastnil Hondu CR-X. A Renault Wind je jejím novodobým protějškem. A mně se líbí.

Jasně, 1,2litrový přeplňovaný motor je trochu malý, ale ten 1,6litrový atmosférický není vůbec špatný. Pokud si vyberete jej, dostanete 131 koní, což vám bude bohatě stačit k důkladnému proklepnutí znamenitého podvozku tohoto střízlíka. Všechny (relativně) rychlé renaulty působí živým, redbullovým dojmem a Wind na tom není jinak. Na okreskách s ním byla zábava, navzdory absurdně velkému volant, jehož vinou se vyšší řidiči budou cítit trochu stísněně, a není přitom tak rychlý, aby si váš spolujezdec po pěti sekundách stěžoval na staženou střechu.

Co se praktičnost týče, inu, kolo do kufru nevměstnáte, ale protože se střecha skládá tak jedinečným způsobem, nezabírá tolik místa, kolik byste možná čekali.

Třešničkou na dortu jsou pak ceny, které začínají na 15 205 librách. Nejvyšší model 1,6 GT Line stojí pouhých 17 010 liber, což znamená podstatně méně než 1,6litrový Focus, který jsem řídil minulý týden. A to je vzhledem k tomu, kolik vybavení dostanete už v základu, hodně dobrá koupě.

Nemohl jsem však přehlédnout jednu vadu na kráse. Wind je levný a levně i působí. Hádám, že tohle auto není stavěné na to, aby se dědilo z otce na syna. Přístrojová deska, tlačítka, páčky... všechno, co vidíte a čeho se dotýkáte, vypadá dosti chatrně. Jako by tohle auto nemělo na tomhle světě vydržet déle než, inu, pšouk.

8. května 2011

Řádně vám promasíruje mužská řadra

Aston Martin Virage

Chcete-li utratit spoustu peněz za dům, máte na výběr z nepřeberného sortimentu. Můžete si pořídit dům ve Francii či na Floridě. Starý nebo nový. Může jej podepírat šterkové podloží v Cotswolds nebo obklopovat tyrkysový vodní příkop v Alderley Edge.

Podobné je to s restauracemi a uměním a nábytkem a dovolenými. Peníze vám koupí širokou nabídku. Až na jednu výjimku, a tou je sortiment automobilů. Protože pokud jste natolik bohatí, že si můžete dovolit i kousky ze samotného automobilového ráje, nemáte na výběr absolutně nic.

Chcete velkého, rychlého bavoráka? Bude nepohodlný. Nebo velkého, rychlého meďoura? Nepohodlný. Ferrari, maserati či porsche? Nepohodlné, nepohodlné, nepohodlné. Všechny sportáky mají pružení z cementu a pneumatiky o poddajnosti afrického diktátora.

Fakta mluví jasně – vyjma fotbalistů a tenistů sestává většina lidí, kteří mohou utratit za auto pohádkové sumy, ze čtyřicátníků a padesátníků. Časy, kdy po večírcích přespávali na židlích či na podlaze, protože si nemohli dovolit taxíka, už mají za sebou. Teď už netouží po ničem jiném než příjemně posedět, udělat si pohodlí, dopřát si odpočinek.

Automobilky si však vzaly do hlavy, že pro dopravní prostředky, jimiž se vracíte z práce, to výjimečně neplatí. Jsou přesvědčeny, že ve svých autech chceme cítit každou bouli na silnici a každou prasklinku. Že místo měkkých sedaček prahněme po kuchyňských židlích. Že celou cestu domů řídíme tak, jako bychom chtěli zajet rekordní kolo na Nürburgringu.

Kdyby inženýři z AMG navrhovali pohovky, byly by vycpané šterkem a ostrými hřeby. Nový sortiment perských koberců od BMW by byl sestavený z lega a zástrček obrácených kolíky vzhůru. A nová koupel značky Maserati? „Namísto vody či oslího mléka mohou naši zákazníci smýt únavu pracovního dne v kyselině sírové.“

Vždyť je to šílené. Všichni každopádně víme, odkud vítr vane. Automobilky zkrátka chtějí pochvalu od *Autocar*u a *Autocar* si libuje v rychle zaještěných okruzích. Také inženýři mají rádi rychlé časy, protože se tak můžou chlubit, že jejich auta jsou rychlejší než ty kraksny z BMW, které jsou mnohem pomalejší. Všechno je to jedna velká hra o přeměrování pindíků, kterou vy a já hradíme ze svého.

Což mne přivádí k Aston Martinu. Ten na počátku stvořil DB9 a my viděli, že je moc dobré. Jezdilo jako auto určené na běžné silnice, a ne na Nürburgring. Avšak místo aby koumáci z Astonu uváleli menšího sourozence ze stejného těsta, usmysleli si, že Vantage musí být méně pohodlný. A když mu pak vrazili pod kapotu velký dvanáctiválec, rozhodli, že musí

být ještě tvrdší. A pak přivedli na svět DBS, kterému sebrali pružení úplně a nahradili jej ocelovými vazníky.

Člověk by čekal, že marketéři z Jaguaru zastříhají ušima a pomyslí si: „Ha! Když teď Aston vyrábí závodní speciály, máme jedinečnou příležitost připravit jej o tržní podíl. Co kdybychom změkčili náš přeplňovaný XKR? Na světě koneckonců žije spousta pánů ve středním věku, kteří mají povislá řadra a velmi široké zadky, a měkčí podvozek by dozajista uvítali.“

Chyba lávky. V Jaguaru se místo toho zařekli, že co zvládne Aston, zvládnou oni taky, a líp. A tak současný XK sedí na pružení vyrobeném podle všeho z granitu a drcených pultových mrazáků. Jestli v něm najedete na výmol, rozpadnete se na kusy.

Vzhledem k výše uvedenému jsem do nového Virage vkládal velké naděje. Aston Martin jej propagoval coby levnější a pohodlnější verzi DBS. Stejný styl. Stejná rychlost. Stejně báječný a propracovaný interiér. Ale bez všech těch žulových, závodnických, uhlíkových nesmyslů, o které se nikdo neprosí.

Inu, má sice automatickou převodovku, ale pořád je jako křemen. Když přejedete přes plnou čáru, poznáte, jestli je vyvedená lesklou barvou, nebo emulzní. Když přejedete bažanta, poznáte, jestli to byl samec, nebo samička. Vy přitom pružení, které se nepoddá ani o píď, když najede na kousek šterku, nejen cítíte. Vy ho i slyšíte. Projevuje se hlasitým dusotem a prásáním jak z pušky.

Je to zkrátka obrovská nevyužitá příležitost. Virage se mohlo stát jediným dnes dostupným luxusním autem navrženým výhradně pro lidi, kteří doopravdy existují. Želbohu je ve skutečnosti stejně nepohodlné jako všechna ostatní.

Nicméně skoro ve všech ostatních ohledech je lepší. S novými prahy a předním spoilerem vypadá ještě víc k sežrání než DBS. Je krásnější než ta nejkrásnější věc, jakou si dovedete představit. Obzvlášť v temné, soumravné, námořnické modři. A dvojnásob obzvlášť pokud si jej pořídíte v kabrioletu.

Ke všemu je o 25 000 liber levnější než DBS a já fakt nevidím jediný důvod, proč by tomu tak mělo být, jelikož obě auta mají totožný 6litrový dvanáctiválec. Ve Viragi je možná lehce přiškrcený, ale přesto z něj dostanete 490 koní, což stačí, abyste se dostali z nuly za hranici národního rychlostního limitu za 4,6 sekundy. Pokud máte zařazenu správnou rychlost – automatická převodovka je občas trochu natvrdlá – jde o nesmírně rychlé auto.

Nesmírně rychle i brzdí, díky karbon-keramickým brzdám, a protože jsou pneumatiky a podvozek tak pekelně tvrdé, prohánět Virage je vskutku senzační zážitek. Astona samozřejmě prakticky nikdo opravdu neprohání, ale pokud je sportovní jízda vaše gusto, tak Virage je ze všech Astonů druhý nejlepší. Hned po dvanáctiválcovém Vantagi.

Minusy? Hm, na místě řidiče je trochu těsno a daní za všechen ten elegantní design je otravný fakt, že najít to správné tlačítko dá občas práci. A pokud zrovna nadskakujete na boulovaté silnici, je ještě pracnější se pak do něj strefit.

Nejhorší ze všeho je ale satelitní navigace. Na rozdíl od starého systému, který uměl jen ukazovat, odkud jste zrovna přijeli, vás tenhle nový v jednom kuse nabádá, abyste zpomalili. Pomocí nepřetržitého bimbání. Sotva pojme stín podezření, že se blíží rychlostní kamera, začne jančit jak pominutý.

Je pochopitelně možné, že se někde skrývá tlačítko, kterým se ten randál vypíná, jenže to bych si musel přečíst příručku. A to nepřichází v úvahu, poněvadž jsem chlap.

A co hůř, když jsem navigaci oznámil, že chci do Londýna, položila mi otázku: „Jaké číslo domu?“

Od navigace přece chceme všichni totéž, tak proč nám všechny automobily dávají na výběr z několika vzhledů obrazovky a hlasových doprovodů? Výběr znamená podnabídky, a podnabídky jsou pro lidi, kteří bydlí doma u mámy a jako jediní na celém světě žádnou navigaci nepotřebují, protože nikdy nevytáhnou paty dál než k ledničce.

Takže Virage je nevyužitou příležitostí i v tomto ohledu. A přesto se obávám, že jsem se do něj skrz naskrz zamiloval. Je to tvrdé auto, v ovládacích prvcích aby se pilot raketoplánu vyznal, a jsou tací, podle kterých se na dříve neposkrvněné reputaci Astonu objevují první kaňky. Já vám ale garantuju, že jakmile ráno nasednete do Virage, hned se vám zvedne nálada. Rozhodně víc než téměř v kterémkoli jiném autě.

Při jízdě na hraně je uspokojivější sedět za volantem Ferrari 458 a zábavnější za volantem Mercedesu SLS. Ale obě tahle auta jsou krapet fanfaronská. A právě tady Aston boduje. Protože on je džentlmen.

15. května 2011

Mrzutý veterán nastrojený jak silniční výrostek

Škoda Fabia vRS 1,4 TSI DSG

Philip Hammond, ministr dopravy, v prvním roce ve funkci oznámil, že zruší autobusový pruh na M4, přestane financovat rychlostní kamery a zvedne maximální rychlost na dálnicích na 130 km/h. Když domluvil, měl se vrátit domů a nastoupit na zasloužený odpočinek. Leč bohužel, když je člověk ministrem dopravy, musí chodit do práce každý den. A když už je v práci, musí pochopitelně vymýšlet nápady a vykazovat výsledky. To je v pořádku, pokud jste lékař či opravář telefonů, ovšem takový ministr dopravy má na výběr jen z velice omezeného sortimentu nápadů, které dávají jakýs takýs smysl.

To je obzvlášť svízelné, pokud vás pozvou do televizní debaty. Nemůžete tam jen sedět a krčít rameny, že jste nic nevykoumali, poněvadž by si lidé pomysleli, že jste líní jako veš. Musíte jim předhodit alespoň něco. A přesně to nedávno udělal Hammond. Zhluboka se nadechl a prohlásil, že policie bude přísnější na nezletilé piráty silnic.

Byl to náramně chytrý tah, poněvadž mládež s nagelovanými vlasy, bedřary a ostře modrými Citroëny s obřímí výfuky a nulovým pružením se na televizní debaty nedívá.

Konzervativnější část naší populace řadí výrostky na silnicích někam mezi pachatele znásilnění a Hitlera. Tito lidé dozajista vyskočili ze svých běžových ušáků a hlasitě se roztleskali samou radostí z toho, že se pan Hammond postará, aby už se za volantem automobilu tolik nebáli.

Želbohu jakmile si přiblížíme podrobnosti Hammondova neobratného pokusu o chvástavou podlézavost anglickému maloměšťáctví, zjistíme, že nedává smyslu ani co by se za nehet vešlo. Ministr kupříkladu tvrdí, že přikáže polici, aby tvrději zasahovala proti výrostkům na silnicích, ale já se ptám: Jaké policii?

Když jsem viděl policejní hlídku na dálnici naposled, seděla ve Fordu Granada. Dnes se pozemní komunikace hemží členy úderných oddílů Správy silnic a dálnic, ale opravdoví policisté? Ti jsou všichni na stanicích a trénují šplh po žebříku.

Dále se blíže podívejme na to, co si vlastně Hammond představuje pod pojmem „silniční pirátství nezletilých“, tedy nedodržování bezpečné vzdálenosti a předjíždění po vnější straně vozovky.

Pokud jde o předjíždění zleva, je Hammond vedle jak ta jedle. Já dnes předjíždím zleva docela samozřejmě, a přitom mi je jednapadesát. Takže nezletilý dávno nejsem. Potíž je v tom, že za starých zlatých časů měl každý řidič alespoň základní povědomí o dopravní disciplíně. Jenže dnes? Jak to vyjádřit, aby mne nikdo nenařknul z něčeho nepěkného... řada britských