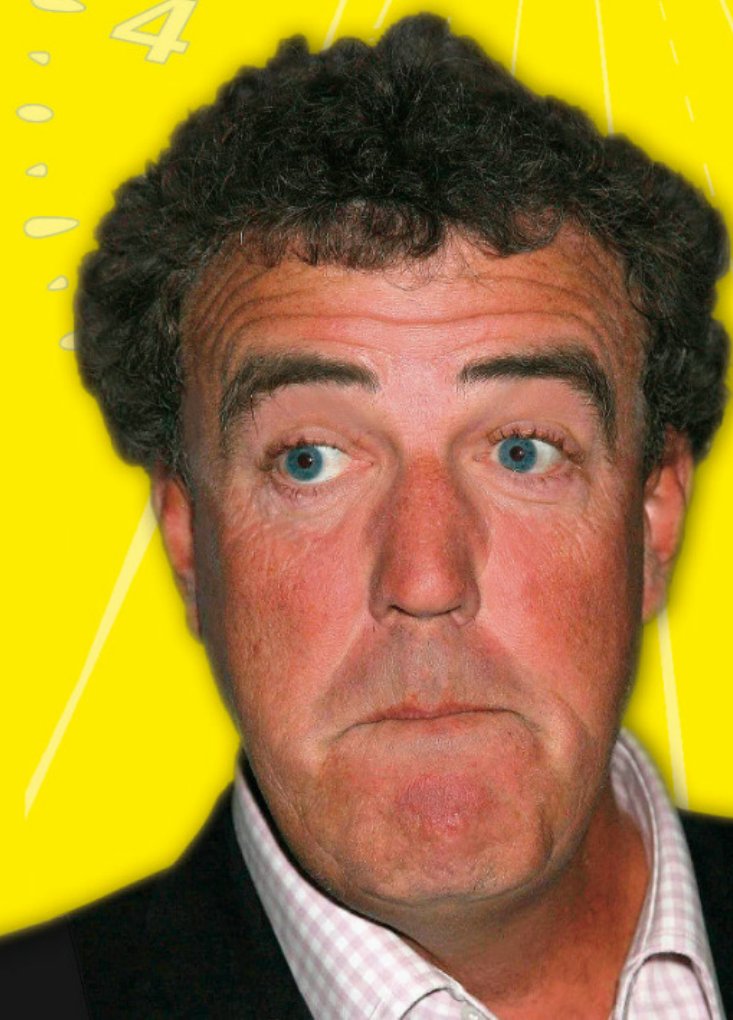


Jeremy Clarkson

Na plný plyn



DOKOŘÁN

JEREMY CLARKSON

NA PLNÝ PLYN

Copyright © Jeremy Clarkson, 2009

The moral right of the author has been asserted.

First published in Great Britain in the English language
by Penguin Books Ltd.

Translation © Aleš Drobek, 2011

Fotografie na obálce © ČTK/PA/Philip Allport, 2012

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

Druhé vydání (první elektronické).

Z anglického originálu *Driven to Distraction* přeložil Aleš Drobek.

Odpovědný redaktor Zdeněk Kárník.

Redakce Tereza Kodlová.

Grafická úprava a sazba David Greguš.

Konverze do elektronické verze Michal Puhač.

Vydalo v roce 2016 nakladatelství Dokořán, s. r. o.,

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

(pdf – 812. publikace, 218. elektronická;

epub – 813. publikace, 219. elektronická;

mobi – 814. publikace, 220. elektronická)

ISBN: 978-80-7363-751-4 (pdf)

ISBN: 978-80-7363-752-1 (epub)

ISBN: 978-80-7363-753-8 (mobi)

DOKOŘÁN

Jeremy Clarkson



***Na plný
plyn***

Všem, kdo dělali mého Range Rovera.
Bravo, chlapci, to auto je dokonalost.

OBSAH

Část I.

TENHLE BUŘTÍK BY NÁM MOHL VYLÉČIT ZÁCPU – RENAULT CLIO	13
PARÁDA, AUTO SNŮ PRO NOTORICKÉ NEPLAČÍČE DANÍ – NISSAN NAVARA	16
VRTĚTI PÁVNÍ A ŘÍDITI JAKO NOR – MERCEDES ML 320	19
TAK TAKOVÉHO GAYE FAKT MŮŽU – MAZDA MX-5	22
FRANTÍCI JSOU NEPOUČITELNÍ – PEUGEOT 407 KUPÉ	25
VENUŠE MÁ STŘEVNÍ PROBLÉMY – VOLVO C70 T5 SE LUX	28
TERRY WOGAN MEZI SUPERMINI – FIAT GRANDE PUNTO	31
MOBILNÍ VERZE ZÁBAVNÍHO PRŮMYSLU – MERCEDES-BENZ S 500	34
MĚNÍM NÁZOR, TOHLE JE VELKÝ PŘEHMAT – MERCEDES R	37
IDEÁLNÍ REPELENT NA HOLKY – LEXUS IS 250	40
TAJFUN VE VLASECH (VE 320 KM/H) – KOENIGSEGG CCX	43
HONEM SI HO KUPTE, NEŽ HO ZMRŠÍ – BMW M3 CS	46
ŽÁDNÉ METROSEXUÁLNÍ PODTÓNY – MAZDA 6 MPS	49
SEX, JAK JEJ JEŠTĚ NEZNÁME – BMW Z4	52
JAK HO ZMERČÍTE V ZRCÁTKU, OKAMŽITĚ KAPITULUJTE – VW TRANSPORTER T30 TDI 174 SPORTLINE	55
MILÁČEK POZÉRŮ DOSTAL SVALY – AUDI TT 2,0T	58
AUTO PRO ANARCHISTY – PEUGEOT 207	62
BOHÁČI SI KONEČNĚ MŮŽOU KOUPIIT STEJNÉ AUTO JAKO VY – MASERATI QUATTROPORTE	65
I NEPOJÍZDNÝ BERE DECH – ASTON MARTIN DB9 KUPÉ	69
JE ZE VŠECH NEJLEPŠÍ, MÁ ALE VELIKÝ HÁČEK – PORSCHE 911 TURBO	72
KONEČNĚ JE TEN HYBRIDNÍ HOKUS POKUS ALESPOŇ K NĚČEMU DOBRÝ – LEXUS GS 450H SE-L	75
KOUKEJTE, PANE BISKUPE, NAŠEL JSEM SVATÝ GRÁL – FORD S-Max 2,5 TITANIUM	78
NESMĚJTE SE JÍ VŠICHNI NARÁZ – NISSAN MICRA C+C ESSENZA	81
SUPERSEXY KRÁSKO, ULOUPILAS MI SRDCE – LAMBORGHINI GALLARDO SPYDER	84
LÉPE JSEM SI ZAJEZDIL I V BAGRU – BMW Z4 M KUPÉ	87
MÉ OBLÍBENÉ AUTO? TĚŽKÁ OTÁZKA SORRY, ALE TOHLE	90
JE VÁŽNĚ HNUS – OVERFINCH RANGE ROVER SUPERSPORT	94
MŮJ ÚKOL: DOKÁZAT, ŽE TOHLE AUTO NENÍ DOKONALÉ – AUDI RS4	97
VYPADÁ JAKO BENTLEY, JEZDÍ JAKO PRÁDELNÍK – CHRYSLER 300C CRD TOURING	100
NĚCO SHNILÉHO POD KAPOTOU – VOLKSWAGEN PHAETON	103
NAHOŘE HUJ, VESPOD FUJ – AUDI S6 AVANT	106

V POHODĚ, KRASAVICE, BUDEME DĚLAT,	
ŽE TA SOUČÁSTKA NEODPADLA – JAGUAR XKR KUPÉ	109
NOVÝ IDOL OVCÍ – RENAULT CLIO SPORT 197	112
RUDÁ KREV V ŽILÁCH	
BEZ OTRAVNÝCH ZELENÝCH BACILŮ – ALFA ROMEO BRERA V6 KUPÉ	115
TAKOVÝ GOLF GTI PŘEDTÍM,	
NEŽ ZTLOUSTL – VOLKSWAGEN POLO 1.8 GTI	118
VÝJIMEČNĚ DOPORUČUJI POMALEJŠÍ VERZI – AUDI TT V6 QUATTRO	121
JEDNOPLOŠNÍK MEZI STÍHAČKAMI,	
VE ZPOMALENÉM ZÁZNAMU – LAND ROVER DEFENDER 90 Td5 KOMBI	124
LEPŠÍ NEŽ MINI, TAK SE TVAŘME, ŽE JE BRITSKÉ – SUZUKI SWIFT SPORT	127
STŘEDOVĚKÁ POUŤ DO DEVONU – VOLKSWAGEN GOLF GT TSI	130
RYCHLE SI HO KUPTE, NEŽ HO ZAKÁŽOU – FERRARI 599 GTB FIORANO	133
JE ZATRACENĚ CHYTRÉ, NA PSA – BMW 335i SE KUPÉ	136
VZÝVÁM BOHA PEKELNÉHO OHNĚ – VOLVO XC90 V8 SPORT	139
JAK VŠECHNY PŘEDJET A ANI SE NEZAPOTIT – MITSUBISHI EVOLUTION IX	142
OŠKLIVKO BETTY, S TEBOU BYCH CHTĚL MÍT DĚTI – BMW M6 KABRIOLET	145
DOST TĚ VÁŽNOSTI, TEĎ UŽ ZAS MŮŽEME BÝT KLUCI – PEUGEOT 207 GT	148
ABSOLUTNÍ VÝKON KORUMPUE ABSOLUTNĚ –	
MÉGANE RENAULTSPORT 230 F1 TEAM R26	152
PO ODEZNĚNÍ SIGNÁLU MŮŽETE POKRACOVAT V JÍZDĚ – LEXUS LS 460 SE-L	155
VÍTĚZNÝ TÝM SE NEMĚNÍ... MAXIMÁLNĚ ZÁLOHA A OBRANA...	
A MOŽNÁ ÚTOK – MINI COOPER S	158
ZACHRÁNIL JSEM V NĚM ŽIVOT MALÉ HOLČÍČCE –	
BENTLEY CONTINENTAL GTC	161
ZTRĚŠTĚNÉ, NESTOUDNÉ	
A ABSOLUTNĚ KOUZELNÉ – LAMBORGHINI MURCIÉLAGO LP640	164
OTOČIT KLÍČKEM, SPOJKA, JEDNIČKA, PLYN, NUROFEN – FIAT PANDA	167
NEČEKANÉ SVĚTÉLKO VE TMĚ – FORD FOCUS CC-3	170
NEJSEM HATCHBACK,	
ČESTNÉ JAPONSKÉ! – NISSAN QASHQAI 2,0 TEKNA (4x4)	173
NENÍ VŠECHNO ZLATO, CO SE TRÝPÍ – AUDI S3	176
MAXIMÁLNÍ VÝKON, PRŮMĚRNÝ RESPEKT – OPEL CORSA VXR	179
RADIKÁLNÍ NOVÝ KONCEPT... KOSTITŘAS – HONDA CIVIC TYPE R	182
TAK POHODLNĚ, ŽE MŮŽETE PŘEJET COKOLI	
DO VELIKOSTI STŘEDNĚ TLUSTÉHO JEZEVČÍKA,	
A NIČEHO SI NEVŠIMNETE – AUDI R8	185
RECENZE V JEDNÉ VĚTĚ – MITSUBISHI OUTLANDER ELEGANCE	189
DOBŘE I ŠPATNÉ ZPRÁVY PRO FANDY MONDEA –	
FORD MONDEO TITANIUM X	192
JÁ, GRACE KELLYOVÁ A ITALSKÝ ROMÁNEK – FERRARI 275 GTS (1964)	196
BEJBY, TOBĚ ODPUSTÍM VŠECHNO – ASTON V8 VANTAGE ROADSTER	199
KUPTE SI TOHLE,	
A FANATICI SI NA VÁS ZGUSTNOU – MERCEDES C 280 SPORT	202

TOHLE AUTO BY SE MĚLO PRODÁVAT JAKO ZÁCLONY –	
NA METRY – BMW 335i SE KABRIOLET	205
ROZLUČTE SE S KOLENY, ZELENÁČI – REVA G-WIZ DC	208
TICHO, PROSÍM, PŘÍCHÁZÍ NOVÝ KRÁL SILNIC – MERCEDES-BENZ CL 600	212
CLARKSON JEL NA DOVOLENOU DO OTTAWY, PŮJČIL SI POCHYBNÉHO DODGE A VYPLAVIL RAJSKOU ZAHRADU DVĚMA TISÍCI LITRY ADRENALINU –	
DODGE GRAND CARAVAN	215
KDEPAK OŠKLIVKA, BRILANTNÍ JE! – ŠKODA ROOMSTER	219
JEZEVČÍK S CHRUPEM ROTTWEILERA – ASCARI A10	222
NO JO, JE TO TAK TROCHU HOCHŠTAPLER – VOLVO XC70 SE SPORT	225
STAČÍ, KDYŽ PŘIJEDE – ROLLS-ROYCE PHANTOM DROPHEAD KUPÉ	228
POJĎME TOMBSTONOVAT V PANTOFLÍCH –	
MASERATI QUATTROPORTE EXECUTIVE GT	231
ŘÍKEJTE SI, CO CHCETE, ALE MNĚ SE LÍBÍ – FIAT BRAVO	234
PISTOLE V ŠUPLÍKU	
S BOMBARĐÁKY KRÁLOVNY VIKTORIE – JAGUAR XJR 4.2 V8 SUPERCHARGED	237
KLADIVO NA PRODEJCE – VOLVO S80 SE SPORT	240
BYDLET VE MĚSTĚ A JEZDIT V OFF-ROADU JE JAKO NOSIT OD RÁNA DO VEČERA KONDOM KVŮLI JEDNOMU DNI V MĚSÍCI, KDY BY SE MOHLA NASKYTNOUT PŘÍLEŽITOST – BMW X5	243
VEŠKERÝ LUXUS, NA KTERÝ JEN POMYSLÍTE, ALE NULOVÝ ŠMRNC – VOLKSWAGEN PHAETON	246
NEJEZDI DO SKUTEČNÉHO SVĚTA, MOJE MALÁ KRÁSKO – MAZDA2	249
TUDY, PANE FARÁŘI, NÁSLEDUJTE MNE DO RUDÉHO POLE – MAZDA CX-7	252
NA MASOVÉHO VRAHA JE TO PĚKNÁ MĚKKOTA – SUBARU IMPREZA 2.5 WRX	255
PŘESNĚ TO, CO JSME NECHTĚLI: TURBOZÁCHOD –	
MINI COOPER S CLUBMAN	258
SKOK V ČASE ZPÁTKY DO DIVOKÝCH MLADÝCH LET – BMW 135i	261

Část II.

TEPLO V ŘECKU	267
VEČEŘE U SIMPSONŮ	270
JAK JSEM SE STAL PIRÁTEM NA LUXUSNÍ JACHTĚ	273
JEREMY V PLNÉ PALBĚ	277
V NÁRUČÍ RUSKÉ DEMOKRACIE	284
JSEM BLÁZEN DO VESMÍRU	288

Část I.

TENHLE BUŘTÍK BY NÁM MOHL VYLÉČIT ZÁCPU – *RENAULT CLIO*

Naše podivuhodná Správa silnic a dálnic nám opět namlouvá, že čím pomaleji jedeme, tím rychleji dorazíme k cíli. Zní to absurdně, leč pokud se hlásíte k učení Marxe a Lenina, je to pravda pravdoucí.

Kdyby se všichni šinuli do práce směr *Národní podnik Traktor* ve svých ladách státem nařízenou šedesátkou, byl by provoz na dálnici plynulý a bez nehod. Zvlášť kdyby k tomu státní rádio vyhrávalo konejšivé songy a kdyby silničáři neuzavřeli náhodně několik pruhů, aby pak celý den mohli posedávat v budce, mastit karty a chlemtat pivo.

Takový socialismus bohužel neexistuje, protože ve skutečnosti silničáři pruhy zavírají a opravdu pak ve svých boudách popíjejí a hrají vojnu. Navíc tu s námi vždycky budou řidiči, obvykle bavoráků, kteří jsou přesvědčení, že k cíli dorazí o chlup dříve, když budou kličkovat a myškovat. A proč taky ne? Právě kličkováním a myškováním se přece dostali ke svým drahým fárům.

Rovněž tu s námi jsou tací, obvykle majitelé staříčkových peugeotů, jež řídí, jako by seděli na vysokonapěťovém vedení. Za boha neudrží konstantní rychlost. Vždycky se příkradou těsně za vůz před sebou, a pak zabrzdí. Kterýžto proces opakují donekonečna.

Kvůli těmhle lidem pak sebou dlouhý ocelový had dopravy mrská, cuká nebo se úplně zastavuje. A právě kvůli nim je socialismus nereálný.

Naše zloprověštná Správa silnic a dálnic se však pustila do boje s narušiteli leninské teorie plynulé dopravy a vyvinula zbrusu nový systém státní kontroly, kterým chce zardousit veškeré projevy individualismu na silnicích.

Dnes mohou úředníci ukrytí v bunkrech, vyzbrojení senzory a prediktivním softwarem, měnit povolenou rychlost dle libosti a na počkání. Systém pak automaticky aktivuje rychlostní kamery na návěstidlech, které nemilosrdně zachytí a zaznamenají každého zákonů nedbalého řidiče. Moc dobře to ale nefunguje. Nedávno jsem jel po dálnici a na třicetkilometrovém úseku se povolená rychlost změnila jedenáctkrát. Bez jakéhokoli patrného důvodu.

A jako by to nestačilo, nově instalované oznamovací tabule, jejichž prostřednictvím Downing Street oblažuje masy svou socialistickou agitkou, upozorňují řidiče na problémy, které obvykle neexistují. „Pozor, pravičákům nevěřit!“ „Za volantem ani kapku!“ A samozřejmě: „Za další křižovatkou zácpa!“

Člověk ovšem přejede křižovátku a zácpa nikde. Stalo se akorát to, že kamera zachytila, jak kterýsi řidič ve staré dvěstěpětce zabrzdil, a mylně

z toho usoudila, že k tomu musel mít nějaký důvod. I snižuje se povolená rychlost a dopravní cedule vychrlí zprávu o tom, že hasiči stávkují, pročez se doporučuje obezřetnost alespoň do doby, než je KGB zažene zpátky do zbrojnice.

To byla mimochodem moje oblíbená hláška. Vždycky jsem tak nějak čekal, že až se hasiči vrátí do práce, vyskočí nová zpráva, že už můžeme zase jezdit hlava nehlava.

Leckoho možná napadne, že celá ta zašmodrchanost má člověka akorát zmást, aby pak projel kolem kamery moc rychle, a následně vysolil státu mastnou pokutu. Leč není tomu tak. Z posledních čísel vyplývá, že britský kamerový systém nám loni vynesl celkem 110 milionů liber, z toho ovšem pouze 12 milionů zisku. To je méně, než kolik stát vybere na daních od průměrného miliardáře.

Fakta mluví jasně. Neexistuje sebemenší důkaz, že rychlostní kamery kdy zachránily jediný život, a naopak existuje přehršel důkazů, že nezachránily. Lidem akorát vytahaly z kapes těžké miliony, které se pak ztratily v kolosálním státním bordelu. V takovém, jaký vidáme denno-denně na silnicích. Absurdně nízké rychlostní limity – zvláště když silničáři vylezou z budek a začnou kopat díry – idiotské bezpečnostní zprávy a výstrahy před riziky, která jako by vypadla z fabulačních románů Dana Browna.

Co s tím? V posledních týdnech jmenovala velká bílá naděje britské prave David Cameron do několika zajímavých funkcí několik zajímavých lidí. Zaprvé Zaca Goldsmithe, který má za úkol vytríbit zelenou politiku toryů, a zadruhé Boba Geldofa, který má pomoci oddlužit třetí svět (ano, já vím). Proč tedy ještě nikdo nezavolal mně, abych uklidil v dopravě? Není totiž nic jednoduššího – stačí k dálnicím místo nosných konstrukcí postavit policejní odstřelovače, kteří by měli příkaz vpálit kulku každému, kdo bezdůvodně přejíždí z pruhu do pruhu nebo brzdí, když to není potřeba.

Rovněž bych rád dostal do ruky člověka, který dal nedávno uzavřít celý oxfordský okruh jen proto, že kdesi v trávě u krajnice vykopal kdosi díru... a pak odešel domů. Navždy. Uspořádal bych pro něj intimní seanci – jen my dva, autobaterie, startovací kabely a kombinačky.

Nejprve bych se postaral o veřejnou osvětu. Vysvětlil bych lidem, že 3 200 úmrtí ročně je sice tragédie, ale ne katastrofa. Vzhledem k tomu, že po silnicích jezdí na 30 milionů aut, jde spíš o učiněný zázrak. Teprve pak bych se vrhl na samotný problém s tím, že dopravní zácpy nevyřešíme snižováním rychlosti, nýbrž jejím zvyšováním.

Což mne přivádí k novému Renaultu Clio. Krom rychlých verzí jsem ke starší generaci nikdy nepřilnul. Jistě, měla průhledná okna, kola a podobně, jenže působila dojmem, že se každou chvíli rozpadne. A navíc vypadala obtloustle, takže člověk měl pocit, že řídí Gerarda Depardieua.

Nová generace je už ale o poznání vzhlednější navenek a i uvnitř působí mnohem solidněji. Všude je tolik měkkého plastu, co vypadá skoro jako kůže, až by člověk skoro uvěřil, že sedí v německém autě.

Renault jej ovšem napěchoval tolika technickými vymoženostmi, že nové Clio bohužel ztloustlo ještě víc. Už sice nevypadá jako Depardieu, ale oproti starší verzi je těžší o šokujících 130 kilo.

A to je problém, protože Renault dost dobře nemohl uvést nový model na trh sloganem: „Nové Clio je těžší než předešlá verze, pročez má i vyšší spotřebu.“ A tak aby vyhověl nárokům na nižší spotřebu, musel omezit výkon. A pak, aby auto nejezdilo jak volský povoz, zřejmě zkrátil převodové poměry.

Takže daní za auto, které vypadá jako německá žula, je to, že pak na dálnici zní jak německý bachař – GRRRRRRRRRRRR.

Mimo dálnici se ale mění zpátky na Francouze. V ovládání vozu je určitá volnost, jakou v Polu nebo Fiestě nenajdete. Řadicí páka se chová, jako by vězela v pytli plném bublinkových fólií, a řízení je takové nějaké rozviklané. Je to trochu zvláštní kombinace – zvenčí tvrdé teutonské rysy, uvnitř úplná měkkota. Nové Clio se vlastně podobá pralince – člověk mohutně zatne čelist, aby se vypořádal s tvrdou skořápkou, a pocintá si košili krémem.

Hvězdičku dvě si může připsat omladina, protože ačkoli Clio působí lacině, prakticky a velebezpečně, jezdit v něm je náramná zábava.

Jakmile totiž člověk pořádně přišlápne plyn, probudí se buřtík k životu. Rychlá jízda je s ním přinejmenším stejně zábavná, jako je ta pomalá nudná.

Pročez je Clio ideálním vozem do britské dopravy. Pokud se s ním totiž budete courat a každou chvíli brzdit, velmi brzy usoudíte, že je to špatně navržený mišmaš. Pokud s ním ale pojedete do práce, jako byste si chtěli opravdu píchnout načas, výtečně si zařídíte, a zároveň prospějete celé motoristické veřejnosti.

15. ledna 2006

PARÁDA, AUTO SNŮ PRO NOTORICKÉ NEPLATIČE DANÍ – *NISSAN NAVARA*

Nechtěl bych se dřít na rybářské lodi, mrskat se někde na rozbouřeném moři a hledat ryby, které dávno vylovili, upekli a snědli Španělé. A nechtěl bych být ani stěhovákem, odírat si prsty o zárubně, vytáčet se s těžkým gaučem v úzké chodbičce, a nechat se přitom komandovat nějakou uštěkanou ženskou.

Úplně nejvíc bych ale nechtěl pracovat v PR. Jistě, dobré PR prospívá celebritám a na Downing street 10 dokáže protlačit kdejakého klouna, neexistuje však žádné spolehlivé měřítko jeho úspěchu. Stal se iPod globálním fenoménem díky skvělému PR? Propadl Sinclair C5 proto, že neměl dostatečné PR? Možná ano, možná ne. Lidé z PR se pohybují v mlhavém šeru mezi nevypočitatelnými vrtochy Štěstěny a jistotou reklamy.

Teorie praví, že PR by mělo dělat osvětu a zvyšovat povědomí veřejnosti o tom či onom. Ve skutečnosti však zvete novináře a rozhlasové moderátory na oběd a snažíte se nepřipadat si moc trapně, když nepřijdou.

Trvá vám dlouhé týdny, než protlačíte zmínku o masážním stroju na chodidla, který propagujete, do nějaké publikace, jakkoli malonákladové či bezvýznamné. A skáčete radostí do stropu jako zfetované fretky, když se po dvaceti telefonátech, příslibu lehkého sexu a šesté verzi tiskového oznámení dozvíte, že se váš produkt dostal na čtrnáctou stránku *Lincolnshirského věstníku*. Doprostřed článku o finančních službách.

Ovšem práce v oddělení public relations nějaké automobilky, to je úplně jiná káva. Tady totiž nemusíte novináře prosit a přemlouvat. Tady novináři prosí a přemlouvají vás.

Kámen úrazu je v tom, že většina mladých motoristických žurnalistů bere méně než 15 000 liber ročně, což znamená, že před výplatou už u pokladny loví poslední drobné. Zároveň jim ale před barák každý týden přivezou zbrusu nové auto, plně natankované a pojištěné.

A co víc, dvakrát týdně se proletí první třídou do Florencie nebo Tokia nebo jiné exotické destinace. Tam je ubytují v osmatřicetihvězdičkovém hotelu, krmí je lahodnými delikatesami a nalévají znamenitým vínem.

Další den se projedou v novém fáru malebnou krajinkou, zajdou si na oběd za půl druhého sta liber a vyrazí zpátky na letiště s nějakým hezkým dárkem v ruce. Třeba notebookem nebo značkovým zavazadlem.

Co myslíte, kolik z nich je ochotno vzdát se života Eltona Johna a napsat o testovaném autě něco rozpačitého? Vy byste to udělali? Nebo byste se naopak mohli přetrhnout, aby vás zařadili na seznam účastníků zájezdu i příště? A lidé z automobilového PR to vědí. Vědí, jakou mocí

vládnou. A vědí též, jakým vládnou rozpočtem k tomu, aby se každému jejich autu, třeba sebenudnějšimu, dostalo celostránkové pochvaly ve všech časopisech a novinách.

Suma sumárum jde o jedno z nejlepších zaměstnání na světě. Zkušený automobilový PRák hodí úmorné psaní tiskových zpráv na bedra nějakému nešťastnému pisálkovi, a pak celé dny pojídá hrozno a poučuje novináře, že pokud si chtějí nafotit nový model ještě před oficiálním uvedením, musejí se s tím podkuřováním trochu snažit.

Nevěříte? Tak ráno zavolejte do Porsche nebo BMW, nechejte se připojit na tiskové oddělení a vsadím se, že budete po zbytek dne pendlovat mezi hlasovou schránkou a záznamníkem.

Mou oblíbenou osobou mezi zaměstnanci automobilového PR je jistá slečna, která pracuje pro Nissan. Naše první setkání vypadalo tak, že vyskočila ze svého sedátka v hledišti studia, kde točíme *Top Gear*, a vynadala mi za nepříliš kladnou recenzi modelu 350Z. To si ovšem vybrala špatný čas a špatné místo. Doporučil jsem jí, ať jde domů. Dnes už mají všichni zaměstnanci automobilového průmyslu do hangáru a na trať, kde se natáčí, vstup zakázán. A kdyby bylo po mém, nesměli by vůbec do Surrey*.

Pak, během jednoho udílení cen *Top Gearu*, se zmiňovaná slečna nechala slyšet, že prý mé novinové sloupky píše někdo jiný. Sorry, pus, ale nepíše. Jak už ti ostatně taky nejspíš došlo.

A aby toho nebylo málo, dnes ráno zkouším nový Nissanovic pickup. Nebylo snadné jej sehnat. Když chci zrecenzovat auto, obvykle mi stačí zvednout telefon a požádat o předváděcí vůz. Ale Nissan se tentokrát cukal – že prý vozit novinářům auta přes svátky stojí moc peněz. Neptejte se mě proč. Možná protože lidé z PR si všechny předváděcí kusy pokaždé rozeberou na vánoční dovolené.

Ačkoli mi není jasné, proč by někdo jezdil na dovolenou s velkým terénním pickupem. Ty jsou v automobilovém světě tím, čím jsou mexické pokrmy ve světě kulinářství – existují, v Texasu je zbožňují, a to je tak vše.

Atraktivní jsou snad jedině z daňového hlediska. Pokud jste plátcí DPH a pro podnikatelské účely používáte pickup, máte nárok na vrácení daně. Navíc platíte jen rovnou daň ve výši 500 liber ročně, kdežto na ostatní auta jsou nabalené nejrůznější poplatky za oteplování zeměkoule. A zaměstnanci s pickupy neplatí žádné daně, i když o víkendech jezdí na firemní benzín.

Pokud jste tedy povoláním účetní, určitě si už v garáži nějaký ten pickup hřeje, pro normální lidi je ovšem takový způsob úniku před daněmi trochu přitažený za vlasy.

*Testovací okruh *Top Gearu* se nachází poblíž města Dunsfold v hrabství Surrey.

Stejně tak bych se kvůli vysokým domácím daním nestěhoval do Andorry nebo do Belgie. Vyloupili byste snad banku s tím, že až si odsedíte dvacet let v base, vyzvednete si ulitý lup a pořádně to roztočíte? Že ne? Tak přesně totéž děláte, pokud se kvůli daním stěhujete do nějaké chmurné a nehostinné země jako Andorra. A přesně totéž děláte, pokud řídíte velký pickup.

Tahle auta nespádají do kategorie „nákladní“ jen tak pro nic za nic. Jistě, mají kožená sedadla a CD přehrávače, nicméně kravín s drahým obrazem na stěně je pořád kravín.

Nissan Navara Aventura, který jsem recenzoval, měl stěrače vybavené dešťovými čidly, tempomat, připojení přes Bluetooth, hlasovou aktivaci mobilu a satelitní navigaci. Měl taky pět kožených sedadel a měkké koberečky na podlaze. Pod vábným zevnějškem se však skrývaly listové pružnice jako z volského povozu na čínském statku.

Navara mi tak nabídla veškeré pohodlí středověké pouti a její ovládání se vyznačovalo elegancí a šmrncem balvanu valícího se ze stráně. A za tichý chod byste ji asi taky nepochválili, leda byste se živili testováním brokovnic. V ocelárně.

Navíc je dost nemotorná. Půl hodiny jsem u jednoho supermarketu zkoušel zaparkovat na místě, které by spolklo Hummer jako malinu – k náramnému pobavení přítomných lovců slev – leč bezvýsledně. S Navarou holt musíte zacházet jako s popelářským vozem.

Ale pokud zmíněné slabiny překousnete, pokud chcete pickup opravdu na práci nebo pokud sníte po přitrouble chlapáckém image, pak není Navara špatné auto. Dělalí ji sice ve Španělsku, ale mechanicky je na tom bezvadně a díky pohonu všech kol funguje spolehlivě i v blátě.

Její diesel má navíc vyšší točivý moment než ostatní hlavní konkurenti a má také větší nákladový prostor, který je vybavený všemožnými úchytkami a rafinovanými držáky, aby vám náklad při jízdě nebruslil sem a tam. Z tohoto pohledu je tedy Nissan Navara nejlepší auto ve své třídě.

Není to zajímavé? Žádná luxusní zavazadla, žádné lety v první třídě, žádní kamarádi v PR a stejně končím recenzi happy endem.

Víceméně.

22. ledna 2006

VRTĚTI PÁNVÍ A ŘÍDITI JAKO NOR – *MERCEDES ML 320*

Norsko mi odrovnalo močový měchýř. Obvykle zvládnou pivo dvě, aniž bych musel na toaletu, ale tam na severu mezi losy a závějemí byla tak třeskutá zima, že stačilo, aby rosný bod vystoupil kousek nad průměr, a já trávil u pisoáru šest hodin denně.

Snad vám nepokazím náladu u snídani, když přiznám, že se mi v tom chladnu nescvrkával jen měchýř. A to nepotěší, zvlášť když člověk chodí v podvlékačkách, riflích a tlustých vodotěsných oteplovacích.

V tom je Norsko poněkud zvláštní. Na pohled vypadá jako monochromatická a studenější verze Británie. Vyznačuje se touž severoevropskou výkonností, směje se týmž vtipům a jeho městská centra jsou také plná vandalů, kteří vám s chutí objedou auto klíčem. Pobyl jsem tam deset dní a byl jsem nadšen.

Ale za fasádou normálnosti je Norsko šílené jako fialová kráva. Zprv si musím postěžovat na cedule a nápisy. Cizinec se nemá čeho chytit. Norština jako by nikdy neprošla evolucí či migrací. Není amalgámem dialektů, evropským potpourri tónů a výrazů. Osobně bych si tipl, že se vyvinula ze zvuků, které vydávají losi.

Po pár dnech jsem se dozvěděl, že parkovat se norsky řekne „parkering“, leč ostatní slovesa se neřídí stejnou gramatickou logikou. Kupříkladu telefonovat se neřekne „telefonering“, a když prohlásíte, že byste si zašli na drinkering, nebudou mít Norové ponětí, o čem to mluvíte.

Ačkoli je to možná tím, že na zamrzlém severu ujede člověk klidně 500 kilometrů, než narazí na hospodu, a když si dá pivo, zaplatí pět set liber. A aby toho nebylo málo, nesmí se v Norsku pít venku a kouřit uvnitř. Takže jsem většinou postával ve dveřích, zmrzlý jak treska.

Britové se obecně domnívají, že Norové umějí plynne anglicky, a většina z nich také umí. Ale jsou i výjimky. Minulé úterý jsem se zeptal majitele odlehlé horské restaurace, kudy se jde na záchod, a on se na mne podíval s takovou hrůzou v očích, že mě napadlo, zda věta „kudy se jde na záchod“ neznamená v norštině něco jako: „Nazdar, trole, vidíš tu pistoli? Tak naval prachy, nebo ti odbouchnu huskyho.“

Možná právě s ohledem na komunikační bariéru visela nad postelí mého hotelového pokoje bílá tabule a fix. Třeba aby cizinci mohli svým norským přítelkyním pomocí diagramů a nástěnných kreseb vysvětlit, jak přesně by chtěli strávit večer.

Nedovedu si představit, že by tabule do hotelů montovali pro účely případných manažerských porad, jelikož za celou historii lidského rodu přispě-

li Norové k rozvoji civilizace toliko kancelářskou sponkou a kráječem sýra. Pouze Australané toho vymysleli méně, konkrétně otočný sušák na prádlo.

Takže aktivity jako sexering, mluvení, pití a kouření jsou v Norsku obtěžkány nesnázemi. A to nemluvím o chození. Ó ano, mí zelení přátelé, rok 2006 je sice na severu znepokojivě teplý, ale i tak doporučuji chodit se zvednutým límcem. V Lillehammeru bylo štiplavých mínus devět.

Což znamená, že chodníky jsou obalené ledem, takže chcete-li se přesouvat z místa na místo pěšmo, musíte se naučit specifickému stylu chůze. Skupina Bangles zpívala svého času song jménem „Walk Like an Egyptian“ (Krácej jako Egypťan), trefnější by ovšem bylo, kdyby zpívali „Walk Like a Norwegian“ (Krácej jako Nor).

Postup je následující – zvednete nohu, došlápnete, a než od země odlepíte druhou nohu, nejprve lehounce zavrtíte pánví, abyste se přesvědčili, že ta první vám nepodklouzne. Ten styl jsem nazval Elvis Pelvis* a ručím vám za to, že funguje. Ve čtvrtek jsem neupadl ani jednou.

Elvis Pelvis možná vysvětluje, proč v Norsku nejsou žádní tlustí lidé. Ani jeden. Nevysvětluje ovšem, proč tam nejsou žádná auta.

Ne vážně. Jednoho večera jsem si dával cigárko na lillehammerském ekvivalentu Piccadilly Circusu a za tu dobu kolem mě neprošlo jediné vozidlo. A co je ještě strašidelnější, široko daleko ani nikdo neparkoval. Jako by se Lillehammerem přehnala vlna zelených fanatiků s obřími vysavači.

Ačkoli to bylo spíše tím, že Norsko klade na řidiče poněkud vyšší nároky. Kdybychom měli v Británii jen desetinu norského sněhu, psalo by se v novinách o bílém Armagedonu. Policie by vyzývala motoristy, aby zůstali doma a nikam nejezdili, ledaže by vezli ledvinu královně.

V Norsku přikrývá sníh i hlavní dopravní tepny. A vedlejší silnice, to jsou přímo sebevražedné tratě, tobogány z hladkého ledu a banánových slupek vyleštěné do vysokého lesku Mistrem Proprem.

Z toho by možná leckdo vyvodil, že všichni Norové vlastní offroady. Chyba lávky. Za celých deset dnů jsem nezahlédl ani jediný, zřejmě protože v Norsku přijde takový Land Rover Discovery na 100 000 liber. A tak si běžný Nor koupí normální auto s náhonem na dvě kola a dělá, co může.

Norský stát přispěl ke všeobecné dopravní bezpečnosti tím, že omezil rychlost asi na 10 km/h a podél krajnic hustě nasázel rychlostní kamery, které s oblibou explodují rudým světlem tak oslnivým, že vám z kapoty oprýská barva. V Norsku při překročení rychlosti nepřijdete o řidičák, nýbrž o zrak.

I mne jedna taková vyblejskla, uprostřed sněhové bouře. Připadalo mi, jako bych nejel v autě, ale na papírkovém tripu. Byl jsem tak dezorientovaný, že jsem musel vystoupit a pustit za volant kolegu, což byla věčná škoda, protože jsem zrovna řídil nový Mercedes třídy M a náramně si to užíval.

*Pelvis = pánev.

Starý model byl děsný. Navržený ještě předtím, než si BMW přisadilo novým Range Roverem a X5, a montovaný v Alabamě, kde lidé mnohem lépe rozumějí sběru bavlny než složité technice, vyjel do světa nevyladěný, neohrabaný, nepraktický a rovnou zastaralý. Není divu, že v *Top Gear* žebříčku motoristické spokojenosti pro rok 2004 skončil až na posledním místě. Nejhorší auto, jaké bylo na trhu k mání.

Mercedes samozřejmě nehodlal spáchat tutéž chybu dvakrát, a tak svým zaměstnancům zřejmě doporučil, aby přestali pět zemědělské spirituály a začali pořádně makat, a designérům vysvětlil, že se píše rok 2005, nikoli 1956.

Nový model tudíž vypadá skvěle, sluje prvotřídním dílenským zpracováním, a jakmile sednete za volant, jezdí jako normální Mercedes, a ne jako Zetor s elektrickými okny.

Než ovšem vyběhnete z domu k nejbližšímu dealerovi s kreditkou v ruce, měli bychom si ujasnit pár drobných detailů. Zprvč už „emko“ nekoupíte v sedmisedadlové verzi – hanba! – a pak je tady cena. Budete se muset vzdát 36 700 liber, načež vás prodejce stáhne o dalších 1 320 liber za cosi zvané „off-roadový pro balíček“.

Je to podobné, jako byste v restauraci dali padesát liber za oběd, a pak ještě libru za nůž a vidličku. A jako by to k solidnímu rozčilení nestačilo, obnáší balíček různé diferenciály, což je dobře, a vzduchové pružení, což dobře není. Und nein, diferenciály bez vzduchu nemožno míti. Pšísne sakásáno.

Být vámi, tak bych se off-roadovým balíčkem příliš nevzrušoval, jakož ani příplatkem za stylový off-roadový exteriér ve výši 270 liber, poněvadž dostanete akorát podlahovou ochranu, která stejně není vidět, a chromovanou mřížku vepředu, se kterou budete vypadat jak drogový dealer.

Nejhorší na novém „emku“ je ovšem řadicí páka. Je totiž vsazená do sloupku řízení, což je systém, který vymysleli v Americe, aby se omladina v autokinech mohla muchlovat na předních sedadlech. V Evropě se ovšem nikdy neuchytil, protože když my chceme shlédnout film nebo se pomilovat, raději si vystoupíme.

Je to otrava. Mercedes montuje do aut prodávaných v Evropě menší držáky na kelímky, tak proč nemůžeme mít i evropskou řadicí páku? Ne snad že by páčka pod volantem nefungovala. Jde ovšem o další příklad plíživého amerického imperialismu, další krok k vizi světa jistého sanfranciského taxikáře, který mi loni řekl, že „už brzo bude celý svět hrát americký fotbal a soccer zajde na úbytě“.

Pročež můj verdikt ohledně nového M zní podobně jako můj verdikt ohledně Norska. Výkonné a velmi příjemné, ale divné a předražené.

29. ledna 2006

TAK TAKOVÉHO GAYE FAKT MŮŽU – *MAZDA MX-5*

Samozřejmě že můžete jít pěšky, když máte auto v opravě nebo jste pod obraz. Chůze je vhodná i na kratší vzdálenosti, například do baru nebo do hospody. Ovšem ideu chození jen tak, pro zábavu, opravdu nelze brát vážně.

Přesto existuje spousta jinak normálních rodin, které víkend co víkend vyrazí na procházku, aby rozchodily oběd. Někteří lidé nosí huňaté čepice a pestrobarevné větrovky, aby při chůzi drželi krok s módou. Proto se také z někdejší středověké nutnosti stal velký byznys. A každý velký byznys dříve či později přivábí techno-exoty.

Na svůj nedávný výjezd do sněhových pustin Norska jsem si přibalil své staré kožené boty, které mi věrně sloužily mnoho let. Na mokrých kamenech sice trochu kloužou a vodě odolávají asi jako toaletní papír, jsou ale mužné, pohodlné a pevné.

Leč produkční tým zřejmě usoudil, že pohorky určitě mít nebudu, a tak mi zakoupil poslední výkřik obuvnické techniky. Nevěřili byste, jak jsou ty boty ohavné. Masivní, oranžové a zdobené nášivkami. Zkrátka boty, pro které se vraždí v losangeleských věznicích.

Ušité jsou z Gore-Texu, který je prý o 25 procent prodyšnější (než co, to už nepíšíou), vybavené čímsi zvaným „pokročilé šasi“ a „poloautomatické mačky“ a mají idiotský název – GTXX nebo V-Max nebo tak nějak. Tyhle bych si obul, pomyslel jsem si, snad jen kdyby někdo držel mou rodinu jako rukojmí. Nebo na konci večírku s ruskými námořníky.

Ovšem představa, že bych si někdy dobrovolně nazul boty, které zřejmě navrhl nějaký motocyklový designér, mi přišla absurdní. Slíbil jsem si, že se k tomu nikdy nesnížím.

Jenže snížil. Mé staré pevné kožené pohorky totiž po hodině chůze nasákly vodou. Byl jsem promočený skrz naskrz a třásl se zimou. A neměl jsem na vybranou. Zapřísahal jsem kameramana, aby mi nezabíral nohy, a vklouzl do svých nových GTXX poloautomatických Salomonů s extrudovaným šasi.

První problém spočíval v tom, že díky podrážkám napěchovaným vši tou technologií jsem povyrosl asi o půl metru. Druhý ani žádný jiný problém už ale nenastal. Ty boty byly jako dar z nebes. Lehké, vodotěsné, neklouzaly na žádném povrchu a kotníky mi držely tak spolehlivě, že jsem nepřišel k újmě, když jsem náhodou podklouzl na ledu. Což se mi ve starých botách stávalo zhruba každou půl hodinu.

Mimoto dcera tvrdí, že jsou boží. A tak i když se teď bouchám hlavou

o zárubně dveří, stropy a snad i dráty elektrického vedení, nehodlám je sundat. Stali se z nich mí nejlepší přátelé.

Kéž by jen všechny technologické vymoženosti byly stejně skvělé. Jenže nejsou. Vezměte si třeba digitální foťáky. Za éry filmových pásek ukrývaly domácí šuplíky famózní přehlídku dvacátého století. V éře digitálů se fotky válí v počítači a jen čekají, až ta pitomá mašina vyhoří. A ona taky vyhoří, dříve či později.

Nebo plazmové televizory. Jsou elegantní a moderní, když jsou vypnuté, ale jakmile je člověk zapne, tak nefungují. Synchronizace zvuku a obrazu je na té mé tak rozhozená, že zprávy se mi v reproduktorech rozezvučí až deset minut po začátku následujícího pořadu.

Také některé automobilové technologie jsou vyloženě absurdní. Nedávno jsem vyměnil Mercedes SL 55 za SLK 55 a věřte nebo ne, v mnoha ohledech to byl krok zpět. Menší vůz působí mnohem lacinějším dojmem, nemá použitelný kufr, a i když výkon obou je papírově stejný, u SLK mi chybí naléhavost turbodmychadla, když opravdu spěchám.

V jedné zásadní věci je ale SLK podstatně lepší. Nemá vzduchové pružení.

A to znamená, že neposkakuje jako koza pokaždé, když najede na vlnku nebo výmol.

V Norsku jsem řídil nový offroad Audi Q7, a i když si s hodnocením počkám, až jej vyzkouším v trochu normálnějších podmínkách, už teď vám můžu prozradit jedno – vzduchové pružení je zlo. Auto s ním jezdí na sebehladším povrchu jako na valše.

Vzduchové pružení vzniklo, aby si obrýlení ajťáci měli s čím hrát. Se starým mechanickým to nešlo, ovšem se vzduchem můžou auto v laboratoři zvedat a spouštět a lepit na něj senzory, aby drželo stejnou výšku ve všech rozích. Celé noci mlátí do klávesnice, a pak se s novým softwarem chlubí na konferenci v Palo Altu. Ne že bych jim nepřál trochu zábavy, jenže nám řidičům tím malinko zvedají mandle.

A to mě krásně hladce přivádí k Mazdě MX-5.

Starý model byl fenomén. Nejprodávanější sporták, jaký kdy svět viděl. Nejspíš protože vždycky působil krapánek přihrátě. Jistě, byla to moderní a spolehlivá inkarnace starého MG – japonští konstruktéři dokonce nahráli a zkopírovali známé kvílení převodovky slavného britského sportáku – člověk ale zkrátka věděl, že kdyby toho mrňouse nechal chvíli o samotě, vyrazil by na pánské toalety se svými kamarády Georgem a Michaellem.

Proto jsme ho všichni tak milovali. Nešla z něj hrůza. Pár lidí sice tvrdilo, že by jej Mazda měla osadit výkonnějším motorem, já k nim ale nepatřil – já vždy obdivoval základní 1,3 litr, typ „Barbra Streisandová“. Osekanou, zpomalenou alternativu s ocelovým volantem.

Nic takového nám ovšem nový model nenabízí. Díky širšímu podvozku a podběhům do zvonu vypadá o něco nabušeněji, jako by Japonci ten starý akorát poslali do posilovny a jinak ho nechali tak, jak byl. Má tudíž drsnější kukuč, jako by chtěl být „seriózním“ sportákem. Možná rivalem dospělejší, heterosexuálnější Hondy S2000.

Mazda navíc zvětšila kufr, prý na žádost zákazníků, kteří chtějí vzadu přepravovat „nápoje“. Panebože, stůj při nás – vyrobili auto pro lidi, co říkají „nápoje“. To nezačíná dobře.

Nicméně to dobře pokračuje i končí. Ano, nová MX-5 dostala do vínku všemožné hypermoderní nesmysly jako postranní airbagy, řízení trakce kol nebo palubní počítač. Ty ale konstruktéři namontovali jen proto, aby mohli každou kapku paliva vymáčkout do posledního koně, aniž by přitom zavádili o některou z nesčetných evropských regulací hluku a emisí.

Jinými slovy tady máme automobilový ekvivalent mých nových bot. Technologie, která funguje, skrytá za fasádou solidního inženýrského umu. Nová MX-5 je digitální, ale působí analogově.

Úplně nejlepší je, že i se silnějším podvozkem a přehršlí technologií kých hraček váží jen o 45 kilo víc než starší model. A za to nevděčíme ajťákům, nýbrž inženýrům.

A inženýrům vděčíme i za střechu. Vsadil bych se, že na ně leckdo vyvíjel tlak, aby MX-5 vybavili elektricky ovládanou stahovací střechou, jenže to by autu přidalo na váze. Mimoto řidiči, co si stahují elektrickou střechu v dopravní zácpě, vypadají jako kretění. A tak dali autu plátěný vršek, který lze otevírat a zavírat jednou rukou z místa řidiče. Elektrická střecha? K čemu?

A jelikož konstruktéři udrželi váhu na uzdě, působí nová MX-5 pořád trochu přihrátě. Zevnějškem, tlumením, řazením, zvukem výfuku, prostě vším.

Dvoulitrový model, který jsem zkoušel, nebyl tak rychlý, aby naháněl hrůzu, ale ani tak pomalý, aby vypadal jako hračka. Všechno na MX-5 je dokonale promyšlené, takže zákazník dostane drobet praktičtější a krapet vzhlednější verzi svého oblíbeného auta.

5. února 2006

FRANTÍCI JSOU NEPOUČITELNÍ – *PEUGEOT 407 KUPÉ*

Před pár týdnů se můj kolega z novin A. A. Gill omluvil národu za hlášku, že Omán leží na kraji Sahary. Načež vynadal všem, kdo měli tu drzost a na ten omyl jej upozornili. Dopisům, v nichž se píše, že něco zmrvil, se jen směje do očí.

Já ne. Když já si přečtu, že jsem se dopustil faktické hrubky, ze všeho nejdřív se rozzuřím do běla. Pak se mnou chvíli lomcuje spravedlivé rozhořčení. A nakonec, až mi zchladne krev, se mne zmocní nový pocit – provinilost. Zahanbení tak hluboké, že mám chuť přetáhnout si sako přes hlavu a schovat se pod nábytek.

Každý týden přicházím do redakce s hřebínkem hrdě vztyčeným, takže mě pak hezky pleskne přes ucho, když někdo podotkne, že jsem si neověřil fakta. Jako by se člověk přistihl, že si pyšně vykračuje po ulici s mokrou skvrnou v rozkroku.

Něco podobného se mi přihodilo poté, co jsem nedávno napsal, že Mercedes SL má vzduchové pružení. Jistý pan Khušal Chán mi napsal, že kecám. Měl samozřejmě pravdu. Jenže kdybych napsal, že Mercedes SL používá elektrohydrauliku, znělo by to nudně. A já budu raději kecat, než nudit.

Protože když se to vezme kolem a kolem, tak když já spáchám chybu, zvlášť úmyslnou, svět se točí dál.

Omyly jsou vůbec zvláštní fenomén. Když například udělá chybu televizní moderátor či hlasatel v přímém přenosu, týden pak obráží zábavné pořady a pobírá honoráře. Když ale udělá chybu chirurg na sále, rozhodně ji pak nevysílají na Silvestra ve zpomaleném záběru a uvaděč nehuláká: „A teď sledujte, lidičky, jak sebou začne pacient cukat.“

Tak či onak jsem po výše zmíněném čtenářově pokárání přestal elektrohydraulice či oleopneumatice říkat „vzduchové pružení“.

Jsme totiž lidé, a jako takoví se učíme z vlastních chyb. A nejen my, z chyb se učí i zvířata. Dejte kryse vybrat mezi dvěma tunýlky – jedním, který vede k sýru, a druhým, který vede k elektrickému šoku – a hlodavec si nakonec zapamatuje ten správný. Peugeot ovšem podobný důvtip zjevně postrádá.

Když jsem začal psát o autech, byl model 205 GTI víceméně králem silnic. S Golfem to tenkrát jelo z kopce, a tak spousta řidičů přešla ke skvělému francouzskému éru. Peugeot se doslova přes noc proměnil z výrobce nezničitelných taxíků pro západoafrické trhy na výrobce auta, které bylo v Británii zlatých osmdesátých let nezbytným doplňkem život-

ního stylu, stejně jako účes à la Diana nebo nesmyslný džob ve finančním sektoru.

Francouzská firma se vezla na vlně úspěchu a chrlila jeden hit za druhým. Nejprve senzační Čtyřistašestku s náhonem na všechna kola, která se jmenovala po kulometu (nejmenovala, užil jsem nadsázky) a taky tak zněla. A pak drobnou 106 GTI, se kterou jsem zažil jednu z nejpamátnejších jízd svého života. Na plný výkon z Carcassonne přes Pyreneje. Parádní krajina. Parádní auto.

Jenže pak Peugeot udělal chybu. Rozhodl se, že parádní auta u něj mají utrum. Tento krok vyvrcholil zrodem Šestsetsedmičky, bezpochyby nejnudnějšího a nejmdejšího vozidla v dějinách mechanizované přepravy. Kdyby se aspoň Peugeot vrátil ke kořenům a začal znovu s jednoduchými, trvanlivými auty vhodnými do prostých, náročných podmínek západní Afriky. Jenže on zkrátka úplně rezignoval. Jako by The Who vydali desku, kterou by celou odbroukali.

Motoristická veřejnost čekala, že po tak velkolepém přehmatu se s dalšími modely zajisté vytáhne, byla to však marná naděje. Prohlídka současného katalogu Peugeotu připomíná prohlídku ponožek expremiéra Johna Majora. Nuda, fádnost a šed' a nic, co by člověk chtěl třeba zadarmo.

Stosedmička je Toyota, Tísicsedmička je špatný vtip, Třístasedmička je nápadná asi jako člověk zařazený do programu ochrany svědků, Čtyřístasedmičku byste si koupili, snad jen kdybyste zapomněli, že už jednu máte, a Osmsetsedmička by byla nejohavnější auto všech dob, nebýt Šestsetsedmičky. S recenzemi na tahle auta už se ani nenamáhám, ježto si nedokážu představit, kdo by je četl. Ať už člověk hledá vzrušení, robustnost, praktičnost, designérskou originalitu, hospodárnost, rychlost, kvalitu nebo třeba jen kus plechu a čtyři kola, pořídí lépe jinde.

Jenže pak přišlo na svět 407 kupé a já si pomyslel – ha! Konečně Peugeot, kterého by někdo mohl chtít. Na trhu jsou totiž k mání jen drahá kupéčka od BMW a Mercedesu, a pak už skoro nic. Honda skoncovala s Prelude. Toyota se chystá pohřbít Celicu. Opel se nikdy nezmohl na novou Calibru a Ford prodal ministru zahraničí Cougara, načež ho utnul taky.

Co nám tedy zbývá? Máme tady Mazdu RX-8, která je docela fajn, pokud vám nevadí, že do ní lijete víc oleje než benzínu. A toť vše. Chvála pánu, pomyslel jsem si, Peugeot se konečně probudil. Zmerčil mezeru na trhu. Čtyřístasedmička kupé bude excelentní.

Peugeot mě však záhy vyvedl z omylu. Prvním zádrhelem byla cena. Verze GT HDi V6, kterou jsem řídil, stála nekřesťanských 30 900 liber, a to měli Francouzi ještě tu bezostyšnou drzost přirazit si 350 liber za metalízu. To znamená, že tohle kupé stojí stejně jako BMW 330 nebo Porsche Boxster. A že je o obludných 8 000 liber dražší než Mazda RX-8. Za takové prachy by mělo lítat, pomyslel jsem si.

Nelítalo. Vzdálenost mezi předními koly a maskou chladiče činí asi deset metrů (zase přeháním), takže Čtyřístasedmička vypadá jako mra-
venecník, kterému ze zadku čouhá Peugeot. To je určitě neobvyklý desig-
nérský tah, nejsem si ale jist, zda se ujme.

Uvnitř je to ještě horší. Interiér je zoufale nevýrazný. Nabízí samozřej-
mě spoustu hejblátek a prostoru, ale ničím vás nenadchne. A totéž platí,
když sešlápnete plyn.

Jo, velký diesel má kroutivou sílu jako hrom, jenže ta mě neuchvátí.
Kroutivou sílu má i vyrovnaný ragbyový mlýn. Zevnitř se ozývá chroch-
tání a supění, ale na pohled se nic moc neděje. A tak 407 působí trochu
lenivě, jako by nechtěla ukázat, co v ní opravdu je.

Možná ani nemůže. Váží totiž nezanedbatelné 2 tuny. Proč, to zjistíte,
jakmile otevřete dveře. Jsou tak tlusté, že mě napadlo, jestli je nevyřezali
z Michaela Moora.

Abych se nadobro přesvědčil, že mi něco neuniklo, navštívil jsem webo-
vé stránky Peugeotu a zkusil najít záběry 407 v akci. Vyskočilo mi, že se
nejprve musím zaregistrovat – zřejmě aby mi pak mohli posílat spam na
zvětšení penisu – a teprve pak získám přístup k exkluzivnímu materiálu,
jako jsou videa a, věřte nebo ne, rozhovor s produktovým manažerem.

Proč bych to u všech všudy dělal? Kdo by dobrovolně dával velké kor-
poraci všanc své osobní údaje, jen aby si poslechl středního manažera
a jeho středněmanažerské kydy? Leda nějaký chovanec, ačkoli člověk by
musel být solidní blázen, aby si koupil tohle auto.

Je sice mimořádně pohodlné a jezdí velmi hladce, ale to je jako mít
v ruce dva kluky a jinak samé nízké kříže. Člověk stejně prohraje.

Tudíž se obávám, že Peugeot nepřišel se Čtyřístasedmičkou kupé, pro-
tože zmerčil mezeru na trhu. Podezřívám jej, že s ní přišel, protože zkrát-
ka kupéčka 2+2 dělá odjakživa. A nechce se mu přestat.

26. února 2006

VENUŠE MÁ STŘEVNÍ PROBLÉMY – *VOLVO C70 T5 SE LUX*

Jistý průzkum z minulého týdne vyjevil, že z nesčetných receptů nabízených televizními pořady o vaření si diváci doma opišou a založí pouhých 5 procent. Nedivím se. Mohli byste mi dát stejné ingredience, jaké používá Gordon Ramsay, a postavit mě do stejné kuchyně, a i když oba máme přesně stejný počet rukou, prstů a nosů, ručím vám za to, že bych vám naservíroval vrchovatý talíř přesolené, nepoživatelné bryndy.

Vaření je jako malování. I já mám štětec a dvě oči, ale ať už přenesu na plátno cokoli, pokaždé to vypadá jako pes. A totéž platí pro mé kutilství. Má skříň s náradím překypuje vším možným, ale vlastnoručně nezatluču ani hřebík do zdi.

Ambice holt talent nenahradí. Důkazem čehož byla má týdenní analýza s novou fotografickou tiskárnou.

Jelikož jsem chlap, nemínil jsem poslouchat rady někoho, kdo se v tiskárnách vyzná. Sedl jsem zkrátka do auta, dojel do PC Worldu a zakoupil rovnou tu nejdražší – Epson Photo RX620. Samozřejmě nefunguje.

Zvolil jsem v počítači fotku, kliknul na „Tisk“ a fotka vyjela z mašiny rozvržená na šířku. Tak jsem obrátil papír na šířku, a zkusil to znovu. A pak znovu. A pak znovu. Marně. Dožralo mě to, neboť kvalitní lesklý fotografický papír by se dal pomalu vyvažovat zlatem.

Nakonec se mi ale přece jen povedlo vytisknout správně obrácený rodinný snímek u Velkého gejíru, který během našeho loňského výletu na Island pořídil jeden ochotný kolemjdoucí. Akorát že na něm cosi nesedělo. Ve foťáku vypadal skvěle. Na počítači vypadal skvěle. Ovšem má nová tiskárna vyprodukovala zmetek. Všichni jsme na něm vypadali, jako bychom prošli varem.

Samozřejmě vím, že barvy se dají upravit za pomoci myši a kouska softwaru. I zakoupil jsem cosi zvané Corel Paint Shop Pro X 10. Stál necelých šedesát liber a taky nefungoval.

Veškeré mé snahy o korekci našich ráčích tváří vedly k temnějším a temnějším odstínům, až nakonec přišla žena a přečetla manuál.

Ukázalo se, že postup je hračka. Uživatel sdělí tiskárně, jaký používá papír a jak velký. Pak totéž sdělí počítači. Pak nastaví, zda si přeje „krajinu“, nebo „portrét“, načež si zvolí kvalitu tisku, opraví rudé oči, odstraní rozličné kazy, mrkne se na náhled, a pak, zhruba po hodině pachtění, vyjede z mašiny hotový produkt. Který pořád stojí za prd.

Přisahám na svou čest, že nejsem špatný fotograf. Víím, co je clona a hloubka ostrosti obrazu. Vyznám se v kompozici a užívání blesku. Pár

snímků, které jsem za ta léta pořídil, je docela k světu. Jenže to, co se řinulo z mé tiskárny, jako by vyfotil buď totální magor, nebo Stevie Wonder.

A o tom mluvím – mám nářadí, mám základní dovednosti, ale chybí mi zkrátka něco, díky čemu vypadá fotka profesionála jako fotka profesionála.

Což mne hebcce přivádí ke dveřím Volva C70 T5 SE Lux. Zřejmě největšího zklamání v dějinách vesmíru.

Cé sedmdesátka, jako tolik nových aut, má pevnou kovovou střechu, která se elektricky skládá do kufru. Zní to skvěle, leč takové řešení vždycky mělo háček – kufr musel být minimálně stejně dlouhý jako střecha, pročež dosud každý hybrid kupé-kabriolet vypadal trochu divně.

Peugeot, Renault i Nissan udělali ze svých modelů totální boršč, a dokonce ani Mercedes to se svými SL a SLK tak docela nevychytil – oba modely mají zadní proporce latinskoamerické zpěvačky.

Jaguar chvíli experimentoval s pevnou skládanou střechou u nového XK, ale nakonec se vrátil k plátnu, protože zkrátka nedokázal sladit funkčnost a design.

Volvo však problém rozlousklo – C70 má střechu, která se láme v půli. Švédský skládací nábytek. A teď švédská skládací střecha. Ta je ale podstatně komplikovanější.

Raději ji nikdy nestahujte na veřejnosti, abyste nerozptylovali okolní řidiče a nezavinili nějakou bouračku. A aby si chodci nemysleli, že se předvádíte. Cé sedmdesátka jako kupé každopádně vypadá senzačně a jako kabriolet snad ještě lépe.

Na zadním sedadle je dost místa i pro dospělé, ale děti bych tam nikdy neposadil. Střešní mechanismus by je mohl vcucnout do svých útrob a nikdo by je už nikdy nespátřil.

Vepředu je to ještě lepší. Spousta místa. Spousta světla. Pár vypečených designérských prvků a zřejmě nejimpozantnější zvuková aparatura od mexické měnové krize. Umí se vytáhnout až na 910 wattů, což znamená, že můžete poslouchat meditační hudbu, i když se šinete dvoustovkou se staženou střechou.

Volvo C70 je tedy na první pohled auto typu „chci hned teď“. A při cenách začínajících na 26 200 librách není ani kdovíjak drahé. Ačkoli si účtují 25 liber navíc za vypínač airbagu na místě spolujezdce. Jak může vypínač, který není součástí jaderné střely nebo raketoplánu, stát 25 liber?! Tak či onak vypadá tohle Volvo, přinejmenším na papíře, jako bezpečnější, stylovější, praktičtější a vůbec lepší kabriolet než cokoli, co na stejné úrovni nabízí BMW, Audi nebo Mercedes. Vážně jsem si už říkal, že jsem narazil na přehlížený klenot.

Nemohl jsem si ale nevšimnout, že Volvo mi dodalo předváděcí vůz se sbírkou mých nejoblíbenějších cedéček v měniči. K čemu to? Snad aby

mne ukolébali? Odvedli mou pozornost od nějakého technického problému? Pokud ano, tak se jim to nepovedlo. To auto se řídilo tak divně, že jsem po sto metrech zastavil, abych se podíval, jestli nemám defekt.

Řízení je absolutně bez života, když jedete rovně, a doslova příšerné, když zrychlujete, brzdíte nebo zatáčíte. U Volv se silným motorem T5 a náhonem na přední se vliv točivého momentu na řízení projevoval odjakživa, ale tohle je úplně jiná liga. Tohle je peklo.

Můžete se klidně držet volantu, pokud chcete, ale budete-li se držet spolujezdce nebo si dáte ruce do kapes, vyjde to nastejno.

Nakonec si na to lze zvyknout, asi jako si lze zvyknout na bolest hlavy. Já si však nikdy netroufl pořádně C70 zapráhnout, abych se přesvědčil, co těch 220 koní udávaného výkonu dovede.

Věřte, že mě to docela žralo, jelikož Volvo rozhodně auta umí. Zaměstnává špičkové designéry i inženýry. Jenže Cé sedmdesátku sestavilo z dílů podřadnějších modelů. Jako by Gordon Ramsay uvařil večeři jen z ingrediencí koupených na nonstop benzínce.

Volvo dnes vlastní Ford a já si pořád říkám, jak by tohle auto vypadalo, kdyby Švédové měli přístup do garáže svého amerického taťky. Mohlo by mít náhon na zadní od Mustangu nebo Jaguara. Motor V8. Řízení od Aston Martina. Mohlo by být skvělé.

Jenže není. U Volva si nejspíš opsali televizní recept na kabriolet, a pak jej zkusili uvařit jen z toho, co měli doma. Díky svému pověstnému důvtipu a vynalézavosti postavili na stůl krmí za rozumnou cenu a lákavého vzhledu. Ale k jídlu to moc není.

12. března 2006

TERRY WOGAN MEZI SUPERMINI – *FIAT GRANDE PUNTO*

U včerejší večeře mi po pravé ruce seděla liberální demokratka. Ratolesti prý do školy posílá busem, nesnáší šlechtické tituly a chtěla by skoncovat s královnou, protože monarchie je prý moc drahá a za ušetřené peníze bychom mohli nakoupit dětem müsli.

Národ ale potřebuje demokratické pojistky. Kdybychom se zbavili královny, museli bychom volit prezidenta.

To liberálka schvalovala. Ovšemže hlava státu by se měla volit. Copak je to normální, aby nám vládla nějaká stařenka nebo chlap, který dle vlastních slov rozmlouvá se zeleninou?

Bezpochyby si představovala, že si zvolíme nějakého moudrého, poctivého padesátníka s hlasem Morgana Freemana a mozkiem Alberta Einsteina, který bude každý den listovat projednávanými zákony a zanášet do nich rozumné pozměňovací návrhy.

To je ale fantasmagorie. Podívejte se na Ameriku. Tam měli na výběr z 250 milionů kandidátů, a oni si vybrali týpka s nejblbějším účesem v celém křesťanském světě a venkovského blekotu, který se nezmůže na kloudnou větu. Vážně myslíte, že u nás by to bylo jiné?

Když si Londýňané volili starostu, nabídla jim pravice coby nejlepšího možného kandidáta chlápka se zbytnělou nosní mandlí, který chová čolky. A levice nenašla své pracující třídy nikoho jiného než ženskou, která ani neví, jestli má 650 000 liber na běžném účtu, nebo 350 000 na úvěrovém.

Z čeho tedy lidé usuzují, že prezidentští kandidáti by byli lepší? Jasně, že nebyli. Ručím vám celým svým majetkem za to, že konečná sestava by byla etnický a genderově korektním mišmašem, vedle něhož by soutěžící z *Big Brother* vypadali jako normální a příčetní lidé.

Nebo bychom zvolili celebrity. Ne, vážně, uvažujte se mnou. Počestní občané státu Kalifornie si zvolili rakouského kulturistu, který strávil kariéru cestováním časem a přenášením stromů. Normálně by neměl šanci. Ale protože se jmenuje Arnold Schwarzenegger, tak dnes sedí v guvernéřském křesle a na jiné veselé křeslo kvůli němu usedají celé zástupy drobných zlodějíčků.

Takže my bychom mohli zvolit Lennyho Henryho. Splňuje všechny požadavky. Černý. Šarmantní. Věnuje se charitě. Nebo je libo prezidentka? Co třeba Rowlingová?

Pak je tu ještě Paul McCartney. Ten není ani černý, ani ženská, zato je ale z Liverpoolu a to je skoro stejná výhoda. Navíc je mezinárodně známý, zapálený vegetarián, nekuřák a má postiženou ženu.

Kandidáty bychom mohli posadit do studia a nechat je debatovat na aktuální téma dne. My, voliči, bychom tak viděli, jak by si poradili s iráckou krizí, výmoly na cestách, sychravým počasím a podobně. Lidé by hlasovali po telefonu a z vybraných peněz bychom zaplatili olympiádu. Nebo útulek pro jezevce. Jediné riziko téhle myšlenky spočívá v tom, že kvůli vyváženosti by se musel debaty zúčastnit i středostavovský běloch, který – jak už víme z předchozích sezón *Big Brothera*, případně jiných realitek s celebrity – by pak vyhrál. Jak vám zní prezident Jeremy Clarkson?

Napadá mě, zda bychom do ringu pouštěli také Iry. Já bych byl pro. Oni by to vzali jako omluvu za hladomor a Olivera Cromwella a my bychom aspoň viděli souboj těžkých globálně politických vah typu Boba Geldofa či Bona. Ačkoli nevím, kdo by chtěl za britského prezidenta Ira s latinským jménem.

I když, kdybychom otevřeli dveře k prezidentskému úřadu Irům, asi bychom si nakonec zvolili Terryho Wogana. Miláček milionů. Chytřejší, než vypadá. A po čtyřech stech letech rozhlasové kariéry by ho nerozhodil sebehanebnější skandál. Já bych pro něj hlasoval.

A tak bychom měli prezidenta Terryho, který by byl levnější, o něco, než královská rodina. Byl by ale i lepší? A to mne, nečekaně, přivádí k novému Fiatu Grande Punto.

V současné době se ceny malých hatchbacků, které zvládnou i delší dálniční trasy, pohybují kolem 10 000 liber. Co se 1,4 litrových motorů týče, Ford Fiesta Style stojí 9 295, Renault Clio Dynamique 10 250 a Toyota Yaris T2 D-4D 10 295 liber. Nový Fiat Grande Punto 1,4 Active Sport však přijde na pouhých 8 495. To je skoro o dvě tisícovky méně než Yaris. Je tedy Punto v nějakém ohledu horší? Rozhodně ne designově. S velkým přehledem jde o nejhezčí supermini, a taky největší. Což znamená, že je i nejprostornější uvnitř.

Zatím to tedy pro Fiat vypadá dobře a stále lépe, poněvadž Punto nejenže nabízí velký kufr, vzadu pohodlí pro děti a vpředu dost místa pro menší zoo, ale interiér je navíc parádně ujetý a funky. Můj předváděcí kus měl například bleděmodrou palubní desku.

Pak tu máme dílenské zpracování. Italské vozy byly vždy trochu jako italský temperament. Nepříliš stabilní. Ale nové Punto působí velmi solidním dojmem, člověk v něm nemá pocit, že něco každou chvíli upadne nebo povolí. Volant je tak tlustý, že ho jen tak tak sevřete, a řadič páka jako by vypadla z amerického sportáku nebo lokomotivy z 19. století.

Vybavení? Taky solidní. Přinejmenším tu nápadně nechybí nic, co by vysvětlovalo nízkou cenu, snad jen klika kufru. Chcete-li otevřít páté dveře, musíte nastoupit, stisknout tlačítko přímo uprostřed palubní desky, a znovu vystoupit. To by mě asi časem slušně štválo.

Určitě ale ne tolik jako řízení nového Punta. Člověk samozřejmě ví, že nekupuje kulový blesk. Přece jen ale čeká, že když šlápne na plyn, něco se stane, zvlášť když se zrovna rozhodl předjet pomalý Rover 25 a v protisměru se blíží kamion.

Nestane se bohužel vůbec nic. Fiat Punto totiž není jen největším autem ve své třídě, ale taky zdaleka nejslabším. Zrychlení z nuly na sto za 13,2 sekundy. A to je v motoristickém světě doba ledová. Snad bych Puntu tenhle nedostatek prominul, kdyby na venkovských cestách sršelo typickou latinskou energií, jenže ono nesrší. Posílený volant je moc ostrý a brzdy moc trhané. Plynulé jízdy si holt v Puntu neužijete. A spojka zabírá tak prudce, že mi auto několikrát zhaslo.

Další problémy? Jen prkotiny – rádio nepřijímá některé frekvence, alarm upozorňující na nezapnutý pás je tak hlasitý, že by rozbil pohár na víno, a když si dáte kelímek do držáku a zahnete za roh, kafe se vám vylije. Když tedy sečtu všechny plusy a mínusy, řekl bych, že Renault Clio je lepší auto.

Škoda, protože Punto je mi sympatické. Líbí se mi jeho design a žena tvrdí, že je „roztomilé“. Jenže když se to vezme kolem a kolem, je to jako mít za prezidenta Terryho Wogana. Někdy zkrátka není moudré vybírat jen podle ceny.

19. března 2006

MOBILNÍ VERZE ZÁBAVNÍHO PRŮMYSLU – *MERCEDES-BENZ S 500*

Může mi někdo laskavě vysvětlit, k čemu je kabel SCART? Rozhodně ne k tomu, aby pasoval do zástrčky. Zdá se mi, že jeho primární funkcí je vyviklat se a spadnout do kejdy starých špaget za televizí, na kterou nikdo nedosáhne.

Pokud ho člověk nějakým zázrakem znovu najde, ocitne se před problémem, jak ho zandat zpátky. Zapeklitý úkol, i kdyby měla televize jen jedinou zástrčku. Jenže dnešní zábavní megasystémy jich vzadu mají tři sta padesát.

Onehdy jsem si zavolal opraváře, a ten za televizí narazil na kolegu, kterého jsem si pozval před dvěma týdny. Chudák pořád zápasil s kabely v marné snaze vykouzlit na telce alespoň nějaký obraz.

Kdysi dávno jsem byl na elektroniku machr, ale dnes jsem už beznadějně ztracen. Takovou moderní televizi prostě normální člověk nenašteluje, a když se vám pokazí satelitní přijímač – jakože se pokazí, co patnáct minut – vlastnoručně ho nespravíte. Musíte zavolat nějaké slečně do Mumbaí, která vás přepojí na jinou slečnu ve Skotsku, která vám – a to si nedělám srandu – poradí, abyste vyjmuli dekódovací kartu, párkrát do ní klepli nehtem, a pak znovu zasunuli. Vy poslechnete a satelit stejně nefunguje. A tak musíte zavolat třetího opraváře, ať spojí síly s prvními dvěma, kteří pořád hledají správný SCART.

Doma mám satelit s plnou programovou palbou ve velkém obývacím, kde sleduju domácí kino. V malém obývacím mám pak satelit s ořezanou nabídkou, který je rozvedený do několika dalších místností. Nevím, jak přesně ty rozvody vypadají. Vím ale, že když na ovladači zmáčknu červené tlačítko, telefon v mé pracovně vydá zvláštní krkavý zvuk a přestane fungovat.

Přijde tedy telefonní opravář, vytáhne svůj sonický šroubovák, chvíli provádí nějakou černou magii, a pak odejde a já mám znovu funkční telefon. Ovšem totálně rozhašenou televizi. A když si nechám opravit televizi, pokazí se mi telefon.

Tentokrát ale bez krknutí.

Tentokrát – a to vážně nekecám – mi co tři minuty zazvoní, přesně jako hodinky. Ve dne v noci. Jak je to možné? Co je to za svět, kde televize volá telefonu 480 krát za den? A nikdo s tím nic nezmuže.

Moc bych si přál, aby to byla jen žertovná nadsázka. Jenže není. Jakmile člověk, který mi přišel opravit velký satelit ve velkém obývacím, odešel, spadl mi malý satelit ve všech ostatních místnostech. Jakmile odešel člověk, který mi opravil malý satelit, umřely mi všechny televize v prvním patře,

a poté, co někdo spravil ty, začalo domácí kino ve velkém obývacím uka-
zovat jen modré a fialové pruhy. Zavolat dalšího opraváře nebylo jen tak,
protože telefon v jednom kuse klábosil s televizí. Zkrátka si nepamatuji,
jestli mi kdy fungovaly všechny televize a všechny telefony naráz.

Jo, málem jsem zapomněl – pro případ, že se nám pokazí velký sate-
lit, jsme nedávno přihodili na pyramidu sestávající z DVD přehrávače,
zesilovače, projektoru, PlayStationu a hi-fi ještě DVD rekordér. To dělá
celkem šest dálkových ovladačů, přičemž každý z nich má alespoň dvacet
tlačítek. Fajn. Ale když člověk pár z nich náhodou přisledne, nikdy už
nezjistí, na kterých co zmáčkne a jak to napravit.

Může akorát bodat prstem naslepo, procházet rozličná menu a podme-
nu, až se nakonec v elektronickém bludišti dočista ztratí a nezbude mu,
než znovu zavolat opraváře, který už přijede minimálně v Maybachu.

Nebo si vezměte naši kuchyň. Není to tak dávno, kdy to byla prostá
místnost vybavená prostým náčiním. Hrnce. Dřez. Příbory. Sporák. Věci,
se kterými by si poradil i pračlověk z jeskyně.

To už ale neplatí. Dnes nám kuchyň slouží coby nabíjecí místnost. Do-
slova přetéká nabíječkami na několik GameBoyů, na všechny naše mobi-
ly, digitální foťáky a rozmanité kuchyňské spotřebiče, které ani nepotře-
bujeme, ani nepoužíváme. Nedávno jsem tam zavítal a napočítal celkem
osmatřicet nabíječek – osmatřicet! A všechny jsou tak navzájem proplete-
né, že už není poznat, která patří k čemu. Onehdy jsem chtěl vdechnout
trochu života svému umírajícímu mobilu a hodinu jej marně pěchoval
do nabíjecí kolébky od foťáku, který jsme ztratili před třemi lety.

Čekal jsem, že alespoň ve své pracovně si usnadním život, když si poří-
dím bezdrátový internet a bezdrátovou klávesnici. Zlaté oči. Mám tam tři-
advacet spotřebičů, které potřebují třiadvacet zásuvek a každý z nich musí
být navíc propojený se všemi ostatními. To je 520 elektrických šňůr, což při
průměrné délce 2 metry dělá celkem kilometr zauzlené kabeláže.

A jelikož ani mé kancelářské vybavení nikdy nefunguje pořádně, use-
dal jsem minulý týden do nového Mercedesu třídy S se studeným potem
na čele.

Jako malý příklad si uveďme třeba sedadlo řidiče. S tím lze elektricky
pohybovat nahoru a dolů, lze je nahřát trochu, středně nebo hodně. Ři-
dič si může také přizpůsobit tvar sedadla pod stehny, tvar opěradla za
dolní částí zad, za horní částí zad, za oním kouskem zad uprostřed, za
lopatkami, za krkem a za hlavou. Moment, ještě jsem neskončil. Můžete
si zvolit, jak pevně vás bude svírat boční vedení, a jako zlatý hřeb i typ
masáže při jízdě. Pomalu a něžně. Pomalu a energicky. Rychle a něžně
nebo bangkocký speciál – rychle a energicky.

Takže si vyberete program a tlakové podušky uvnitř se nafouknou, vy-
fouknou a začnou se svíjet, jako by sedadlo bylo vycpané nahými Thaj-

kami tančícími lambadu. Bylo to moc fajn. Zkuste si ale představit, kolik kabeláže je na něco takového potřeba. A pak to vynásobte dvěma, protože přesně totéž má k dispozici i spolujezdec.

A to je jen začátek, protože dál následuje infračervená kamera, která civí do tmy daleko mimo dosah běžných reflektorů, načež vám promítá obraz na monitor na palubní desce. Bohužel nefunguje, když auto stojí. Mercedes to zdůvodňuje tím, že infračervený paprsek by vám mohl poškodit zrak, kdybyste do něj zírali příliš dlouho, ale to je pitomost. Mercedes spíš nechce, aby kameru zneužívali šmíráci.

Ačkoli šmírák by si v novém „Esku“ na svou úchylku nejspíš ani nevzpomněl, jelikož jde o první auto na světě, které umí přijímat digitální televizi. Takže můžete sledovat porno. Jakéhokoli druhu.

Televize ovšem zase nefunguje za jízdy, což nepotěší. Nechápu proč. S „Eskem“ je totiž jakákoli dopravní nehoda prakticky vyloučena. Senzor v mřížce chladiče si všimnou, že auto před vámi brzdí, a zabrzdí i vás. Ale zase ne tak prudce, aby se vám auto za vámi nabořilo do kufru.

Tahle funkce mi přišla náramně vhod, zvláště v dopravních zácpách. Nemusel jsem se dívat před sebe, a měl jsem tak čas na hraní s ostatními vychytávkami jako hlasově ovládaná navigace, která ví, kde jsou zácpy, domácí kino (nežertuji) nebo telefon. Nekonečné kombinace vnitřního osvětlení. A samozřejmě palubní počítač. Na tom jsem dokonce spustil i slideshow snímků z mého foťáku.

Když k tomu všemu připočítáte dráty související s motorem a s počítačem řízeným pružením a kabely, které vypínají telku za jízdy, dostanete celkem 1 970 metrů kabeláže. A víte, co je na tom nejhorší? Všechno funguje. Když jsem zapnul blinkr, nerozezvonil se mi telefon. Když jsem spustil masáž, infračervená kamera mi nevypálila můj šmírácký zrak.

Napadlo mě, že bych zavolal do Mercedesu, jestli by mi neposlali někoho spravit elektroniku doma.

A co vy? Chcete-li si pořídit dosud nejfamóznější kus technologie, jaký kdy kdo napěchoval mezi čtyři kola, nemáte jinou volbu než třídu S. V kolonce „Výbava“ ovšem musíte zaškrtnout všechny možnosti.

Možná byste ale nejprve chtěli vědět, jak se Esko vůbec řídí. Inu, mně přišlo naprosto bezchybné, ale jistý si nejsem. Není bohužel snadné všimnout si spotřeby nebo ovládání, když kolem vás frčí svět v infračervené a imaginární Vietnamky vám masírují kostrč kojeneckým olejčkem.

2. dubna 2006

MĚNÍM NÁZOR, TOHLE JE VELKÝ PŘEHMAT – *MERCEDES R*

Před pár týdny oznámilo Ministerstvo dopravy, že zpevněnou krajnici notoricky přecpaného kusu dálnice u Leedsu přestaví na pruh pro vozy s více pasažéry. Zdůvodnilo to tím, že budeme-li do práce jezdit ve více lidech, nadějeme se méně rušných vozovek, zelenější budoucnosti pro naše děti a dalšího tisíce báječných let pro našeho milovaného vůdce.

Už se nemůžu dočkat. Nicméně když už se máme dělit o auta, měli bychom se začít poohlížet po vícemístných modelech. Osobně doporučuji sedmisedadlové Volvo XC90, které sám vlastním, protože dozadu se pohodlně vejde malotřídka, a rodiče si tak mohou vzájemně vypomáhat s vozením dětí do školy. No není to zárný příklad sociálně uvědomělého a veřejně prospěšného auta? Není, říká Gordon Brown, který dva dny po výše zmíněném oznámení Ministerstva dopravy prohlásil, že na všechny, kdo řídí velké vozy ideální ke sdílené přepravě, si tvrdě došlápně bernák.

Zní to divně, leč vysvětlení existuje. Když se totiž labouristé dostali k moci, slíbili snížit emise skleníkových plynů o 20 procent do roku 2010.

Kdyby to vážně chtěli splnit, museli by sešrotovat všechna auta, busy, vlaky, letadla, fabriky a elektrárny, co jich na světě je. A pak by museli pobít všechny krávy, koně a ovce. A pak vyhladit všechny Indý a Číňany. Ale to odbočuji.

Slib byl každopádně vyřčen, voliči mu uvěřili, a labouristé tedy museli vykázat nějakou aktivitu.

I uvalil Gordon Brown novou daň na „nehospodárná vozidla“. Plán zněl jasně – přestaneme kupovat offroady, polární čepičky se uzdraví, lední medvědi se přestanou topit, a než Blairova tisíciletá říše dospěje k poklidnému konci, bude nám všem blaze.

Starou belu. Kdo si nechá zajít chuť na Range Rover za sedmdesát tisíc kvůli osmdesátilibrové daňové příirážce? Logika ministerstva mi přijde trochu přitažená za vlasy.

A víte vy co? Ona zřejmě přišla krapet přitažená za vlasy i samotné vládě, neboť ta pouhý týden po schválení rozpočtu oznámila, že svůj slib snížit emise nedodrží. Dopadlo to tedy stejně jako se slibem ohledně Iráku, zdravotnictví, školství, přistěhovalectví, korupce a vlastně i všeho ostatního.

Tak to bychom tedy měli. V rozmezí tří týdnů nám doporučili sdílet auta, pak nám zdanili Range Rover, a pak řekli, že je to vlastně fuk.

A nejde jen o Range Rovery. Bernák řádně prošacuje i majitele BMW jedniček nebo Citroënů C5. Což znamená, že na nesplnitelný slib Gordo-

na Browna doplatí prakticky každý, kdo řídí nějaké rozumné auto. A kdo si pořídí něco ekonomičtějšího, nebude vpuštěn na zbrusu nový dálniční pruh. A tahle banda vážně pomýšlí na znovuzvolení.

Kristepane.

Nejlépe uděláme, když se ke svým vůdcům budeme chovat jako k mouchám. Nemá smysl šermovat rukama a zbytečně se rozčilovat, protože mouchy budou bzučet a otravovat dál. Sedněme si tedy a v klidu si více-místná auta proberme.

Pokud máte se sousedy dohodu o vzájemné výpomoci při rozvozu dětí do školy, potřebujete spoustu sedadel vybavených bezpečnostními pásy. Minivan ale nebrat, protože si lidé pomyslí, že nemáte žádný společenský život a nosíte nudné spodní prádlo.

Jednoznačnou volbou je tedy velká 4x4, ovšem pouze pro silné povahy. Cyklisté vám totiž budou bouchat na střechu a pokřikovat, že nehospodárná vozidla je pobuřují.

V takových situacích mám sto chutí zabušit jim na přilbu a křiknout, že mě zase pobuřuje jejich nuzota. Jsem ale chlap a umím se ovládat, a tak raději nastavím druhou líc a přejedu je.

Podobným incidentům se můžete vyhnout nákupem konvenčního kombíku, což je v mnoha ohledech moudré a prozíravé řešení. Kombík se obvykle řídí příjemněji než MPV nebo offroad. Je stylovější, hospodárnější a snáze se s ním parkuje. Jenže má jen pět sedadel. A to mne přivádí zpět k Volvu XC90, prvnímu autu, které navrhl rodič s dětmi a ne inženýr, který o dětech četl v příručce.

Dostanete sedm sedadel a v kufru místo na psy a kola, a XC90 přesto nevypadá jako nějaké trapné MPV. Není dokonce o mnoho větší než normální kombík. Jde zkrátka o triumf designu. Proto je také takovým hitem, nezbytným doplňkem každé moderní mamky v zemi. Já už mám druhé.

Další možností je Audi Q7, které je ovšem předražené, ošklivé, nepraktické a tudíž irelevantní. A pak tu máme Mercedes třídy R.

Ten jsme v nedávné příloze „Dobrá auta, špatná auta“ zařadili do škatulky „dobrá auta“. Jelikož se ale držím pravidla napravovat chyby hned, jak si je uvědomím, sděluji vám tímto sloupkem, že Mercedes R dobré auto není.

Výrobce jej vydává za křížence kombíku a těch nejlepších čtyřkolek a dělá to tak dovedně, že i nás na okamžik zmátl.

V příloze jsme hodili Erko do arény s kombíky, kde mělo za soupeře Audi A6 a Mercedes E. S těmi by také klidně mohlo vyhrát, protože první dojmy byly výborné. Jenže minulý týden jsem s jedním ujel patnáct set kilometrů a uvědomil si, že to není žádný kombík, nýbrž normální čtyřkolka a jako takovou bychom ji měli posuzovat. V kategorii 4x4 ovšem dobrý dojem neudělalo. Vlastně stálo za pendrek.

Mým zkušebním modelem byla standardně dlouhá základní 320 CDI, bratru za 42 000 liber. Plus Brownova musí přírážka. Je tudíž skoro o deset tisíc dražší než základní Volvo, přičemž důvody by člověk hledal jen těžko.

Jistě, nový švédský diesel se nedá srovnávat s krémovým motorem Mercedesu, a ano, řízení XC90 je trochu rozviklané, zatímco Mercedes jezdí hladce a plynule, jenže u čtyřkolek na rozvoz dětí hrají řízení, mechový motor, výkon a celková vybroušenost až druhé housle. Důležitější je, co všechno dostanete už v základní výbavě a kolik toho nacpete dovnitř. A Mercedes v obou ohledech prohrává na celé čáře.

Tak zaprvé, prakticky každý kousíček výbavy v mém zkušebním voze byl za příplatek, protože se konečná cena vyšplhala na 46 000, a i tak jsem dostal jen šest sedadel. To by u kombíku rozhodně potěšilo, jenže většina čtyřkolek má o sedadlo víc.

Pro kufr platí totéž v bílém. Když sklopíte třetí řadu sedadel, máte vzadu spoustu místa. Víc než u kombíků Audi A6 nebo Mercedes E. Jenže když jsou poslední dvě sedadla v provozu, nevejde se dozadu ani peněženka. No uznejte, co je to za design? Nač je mi pětmetrové šestimístné auto bez kufru?

Mercedes nás uklidňuje, že za dalších patnáct stovek nám prodá model o pětadvacet centimetrů delší, se kterým je parkování ještě větší martyrium. Prý tak dostaneme 200 litrů prostoru navíc. Kolik psů ale napěchujete do dvou set litrů? Přední polovinu irského vlkodava? A tu zadní necháte doma?

Přesný objem kufru XC90 neznám, mám ale odzkoušeno, že se mi do něj vejdou dva labradoři a malé kolo. Navíc má Volvo o sedadlo víc než Mercedes a je i levnější, tak co na tom, že motor je trochu drsnější?

Vůbec nejhorší je ovšem na Mercedesu to, jak nudně se řídí. Výkonnější model R 500, který jsme recenzovali ve zmiňované příloze, má alespoň zurčivý osmiválec, se kterým se jakž takž vyřadíte. Jenže já se slabší verzí projedil půlku Anglie křížem krážem a mé Erko mi za celou dobu nepředvedlo nic alespoň trochu zábavného. Akorát spolykalo spoustu ropy.

Řídilo se mizerně, nedalo se s ním rozumně předjíždět, bolely mě z něj záda a ti, kdo jej viděli, říkali, že je ošklivé. Dělán tedy to, co by žádný ministr nikdy neudělal, a omlouvám se, že jsem vůl a zmatený popleta.

Odvolávám, že Mercedes R je kombík, a konstatuji, že je to čtyřkolka. Mizerná čtyřkolka. Raději si kupte kondom.

23. dubna 2006

IDEÁLNÍ REPELENT NA HOLKY – *LEXUS IS 250*

Mé ženě v jednom kuse volají růžové magazíny plné reklam na zahradní nábytek a značkové záclony a vyzvídají, zda by pro ně nechtěla dělat motoristickou korespondentku. „Byli bychom rádi, kdybyste pro nás psala o automobilech z ženského pohledu,“ tvrdívají.

Aha. Hm. A čeho přesně se týká ženský pohled na auta? Barvy? Jestli se o kliku dveří lámou nehty? Kolik se vejde dětí do kufru? Prosím vás. Manželka na to má skvělou odpověď – ženy, které se zajímají o auta, mají na autech rády přesně totéž co muži. Výkon. Design. Ovládání. A ženy, které se o auta nezajímají, o nich ani nebudou číst, bez ohledu na pohlavní znaky autora.

A tak manželka sepíše a odešle 1 000 slov o Caterhamu Cosworth, v němž uvede, že jí slavný britský sporták vysušil bulvy, zapálil vlasy a roznítil v ní stejný žár vášně a vzrušení jako kvalitní film o Terminátorovi. Podobné články šéfredaktorky růžových magazínů obvykle štítlivě expedují do koše.

Troška rekapitulace. Má žena, matka tří dětí, už vlastnila Caterham, po němž se jí nesmírně stýská, Lotus Elise 111S, který brzy vrátila kvůli nesportovně tichému výfuku, BMW Z1 a jakousi motorku. V současné době jezdí v Aston Martinu V8 Vantage.

Zeptejte se jí na objem kufru, nebo zda tahle auta mají šikovná ouška, na která si může pověsit kabelku, a vrazí vám do zadku rozžhavenou ojnici. Takové věci ji nezajímají. A už vůbec se před ní nezmiňujte o spotřebě, jinak hrozí, že vypumpuje z nádrže kanystr benzínu a upálí vás zaživa.

Proto se také ve svých textech vyhýbám sexismu širokým obloukem. Sebemenší náznak, že některý model je vhodnější pro muže než pro ženy, a žena by mě po zbytek dne přikovala k žehlicímu prknu. Nebo zavřela do trouby.

Naštěstí s tím nemám problém. Lidé už mi nadali do nejrůznějších „-istů“, ale sexistu na mě nevytáhl ještě nikdo. V letadle neprchám k nouzovému východu, když se v interkomu ozve pilot a představí se jako Sandra, a když mi doktorka vyšetřuje artritické kyčle, ani mě nenapadne prohodit: „Mimochodem, když už jste tam dole...“

Dnes se však k jistému škatulkování přece jen uchýlím, poněvadž na vás mám otázku ohledně Lexusu IS 250 SE. Už jste někdy viděli, že by Lexus řídila ženská? Snad jen ta holka z Terminátora 3, která si přivlastnila Čtyřistatřicátku kabriolet, jenže to byla robotka. Jinak nic. Viděl jsem ženy ve Ferrari, Astonech i Mitsubishi Evo 8. Jednou jsem dokonce viděl

holku v Lamborghini LM002, což mi přivodilo lehkou slabost v kolenou. Ale nikdy v Lexusu.

V marketingovém oddělení Toyoty už určitě startují e-mailové klienty a posílají mi údaje o tom, kolik procent Lexusů si koupily ženy, já se ale klidně vsadím, že všechny tyto takzvané zákaznice by při bližším ohledání měly ohryzek.

Na první pohled není tak docela jasné, proč je značka Lexus stejně jednoznačnou mužskou záležitostí jako rozbrušovačky nebo útočné pornoky. IS je moc pěkný model a z každého testu, který kdy kdo provedl, jasně vyplývá, že jde o nejvymazanější auto na zeměkouli.

Í ono má samozřejmě své mouchy. Skoupý prostor vzadu, sedadla, která moc nepodrží, příliš ostré řízení a boční zrcátka jako vrata od stodoly. Těmi to ale nebude. Nebo snad znáte ženskou, která by si někdy stěžovala na příliš velké zrcadlo? Třeba za to může otáčkoměr, který začne žhnout sytě oranžovou, když se ručička přiblíží k červenému poli. „Néééé“, zavyla žena, když přivezla děti ze školy. „Ten byl úplně nejlepší! Já to točila do oranžové celou cestu domů.“

Tak co tedy? Co přesně na Lexusu ženy tak odpuzuje? Ani manželka nevěděla. „Prostě se mi nelíbí,“ pokrčila rameny.

Mně jo. Jistě, není to ten nerychlejší bourák na světě. Dokonce bych řekl, že i mé druhé podání je silnější. Ačkoli vezmeme-li v potaz zmiňovaný super ostrý volant, je to možná jedině dobře.

Pokud totiž s Lexusem nějakým zázrakem naberete trochu vyšší rychlost, a pak otočíte volantem, začne auto pod vámi okamžitě jančit. V takovém případě doporučuji stoprocentní bdělost.

A navigace s dotykovým displejem byla absurdně komplikovaná. Pokud jste ale žena, lze tuto překážku zdolat pročtením manuálu.

Já ovšem neměl čas študovat příručky. Kochal jsem se tichounkým motorem, naprosto bezhlučným prouděním vzduchu za okny (i kolem bočních zrcátek o výměře šest akrů) a malebnou krajinkou.

Tlumiče nejsou tak tvrdé, že na každé vlnce utrpíte zlomeninu páteře, ani tak měkké, že se v každé zatáčce překloupíte do něčí zahrádky. A dílenské zpracování působilo dojmem, že každé tlačítko a vypínač přežije Slunce.

Pak je tu ještě stereo, které má podstatně vyšší výkon než motor, a cena. Vezmeme-li v potaz seznam chuťovek obsažených už v základní výbavě, stojí tohle auto o několik tisíc liber méně než BMW 3. A také lépe vypadá. Je dokonce hezčí než Mercedes C, Audi A4 i Jaguar X. Samozřejmě, kdybych si chtěl pořídit něco z téhle kategorie, vzal bych Alfu Romeo 159, která má na rozdíl od Lexusu duši. Nicméně pokud nechcete vozit auto co měsíc do servisu, s modelem IS 250 určitě neprohlupte.

A tím se dostáváme zpátky k původní otázce. Proč ženy neřídí Lexus? Chceme-li tomu přijít na kloub, musíme vzít rozum do hrsti. Vyjděme

z toho, že žádný opravdový fanda do aut, ať už žena, nebo muž, by si tuhle značku nikdy nekoupil.

Lexus je tedy určen jen těm, kdo se o auta nezajímají a chtějí jen čtyři kvalitně zavěšená kola a měkké sedadlo. Jenže tady se nám to zamotává. Muži totiž Lexusy berou všemi deseti, kdežto ženy ani jedním. Proč?

Zkusil jsem na to jít od lesa a provedl malý experiment. Zvedl jsem sluchátko a vyptal se několika žen, které nepoznají měрку oleje od střešní antény. K mému úžasu zněly všechny odpovědi velmi podobně: „Lexus? Fůj.“ „Z Lexusů je mi špatně od žaludku.“ „Lexus je pro lidi, co hrají golf.“ A vůbec nejlepší: „Lexusy řídí týpci, se kterými nechci nic mít.“

Závěr je tedy jednoznačný. Koupíte-li si Lexus, prozradíte o sobě světu dvě věci. Zaprvé, že jste muž. Ale hlavně, že vás nezajímá výkon ani řízení. A tím zjevně u žen končíte.

Takže na to myslíte, dřív než zavrhnete tu Alfou.

30. dubna 2006

TAJFUN VE VLASECH (VE 320 KM/H) – KOENIGSEGG CCX

Top Gear se vrací na obrazovky ve zbrusu novém hávu, se zbrusu novým image a s přehrší zbrusu nových nápadů, jaké jste jaktěživ neviděli. Tak zněl alespoň plán. Celou zimu jsme ponocovali a lámali si hlavu nad tím, jak zachovat svěžest a zábavnost nejoblíbenějšího motoristického pořadu na světě.

Ale popořadě. V městečku Cotswolds jsme chtěli postavit nové studio a okruh, ale pár místňáků se postavilo na zadní s tím, že prý naše cenově dostupné zkušební auto produkuje „zplodiny“. Takže jsme ten plán zavrhlí a vymysleli jiný.

Ne snad že bychom byli lidé záštiplní a pomstychtiví, nicméně nás napadlo uspořádat soutěž o nejhlučnější auto Británie. Kvalifikace se budou konat každou letní neděli. V Cotswolds. Jsme to ale fištróni, co?

A problém s naším starým a okoukaným studiem jsme vyřešili tak, že jsme jej zbourali a nové postavili na stejném místě. Architekt nám sdělil, že je o 50 procent větší, čímž nás všechny nakazil chorobou, které osobně přezdívám Syndrom vánočního stromku.

Projevuje se typicky u mužů, kteří vyrazí na nákup vánočního stromku s představou, že vlastní mnohem větší dům než ve skutečnosti, takže nakonec z obchodu dovezou pětimetrového macka. My jsme zase do nového studia natahali hromadu nejrůznějších kulís a dekorací, které sice vypadaly fantasticky, jenže nám pak nezbylo místo pro obecenstvo. A když jsme spoustu krámů zase vytahali ven, zjistili jsme, že nové studio vypadá prakticky úplně stejně jako to staré.

Takže až si večer zapnete telku, užříte svou oblíbenou směsku vkusného vybavení, žhavých novinek, silničních testů, malicherného hašteření a Hammondova chrupu. Jediný zjevný rozdíl spočívá v tom, že jsem zas o něco plešatější a krapánek tlustší. A co bude na programu? Inu, otestujeme zaručeně první minivan-kabriolet na světě, který je absolutně příšerný, jelikož jsme si ho vyrobili sami. Vyzkoušíme, co je rychlejší – auto, nebo kánoe? A já si nechám profouknout zbytek kštic v autě, které je předmětem dnešního sloupku – Koenigsegg CCX.

Koenig...co? Koenigsegg je švédský supersporták, který během amerického Gumballu* dostal pokutu za nejvyšší překročenou rychlost všech dob – 389 km/h. A to byl starší, méně výkonný model. CCX je podstatně rychlejší.

*Gumball 3000 – mezinárodní rallye konaná každoročně na veřejných silnicích v různých částech světa; ve skutečnosti se nezávodí, jde spíše o recesi.

Automobilku založil čerstvý absolvent jménem Christian von Koenigsegg, který sice rozuměl autům jako koza petrželi, zato však planul neuhasitelnou touhou stát se podnikatelem. A tak s kámošem přestavěl obývací na kancelář, z kapesného koupil fax a zaregistroval si s. r. o.

Chvályhodný počín, až na to, že nová firma neměla co vyrábět ani prodávat. Oba nadšenci nějakou dobu jen posedávali v kanclu a zírali na hrobově tichý fax, až se jednou Christianovi doneslo, že dobří občané Estonska nemají, zač by utráceli svůj utěšeně rostoucí plat. „Ha!“ řekl novopečený švédský podnikatel, „Našel jsem uplatnění pro náš fax.“

Christian usoudil, že po ničem Estonci netouží tak jako po kuřatech. I odfaxoval objednávku jistému americkému dodavateli a za pár měsíců z něj byl pobaltský plukovník Sanders. A pak začal skupovat a estonským sběratelům prodávat igelitové tašky s tiskovou chybou, neboť v Estonku bylo tehdy Tesco a Makro stejně žádané a prestižní jako Coco Chanel nebo Harvardova univerzita.

Ve věku dvaadvaceti let byl už Christian zámožným mladým mužem. Nevěda co s penězi, řekl si, že si splní tajný dětský sen o supersportáku. Rozhodl se ovšem, že si jej nekoupí, nýbrž vyrobí.

Z pestré nabídky motorů si vybral Audi V8, německá automobilka však po čase zastavila dodávky svých technologií všem malým výrobcům. Christianův tým tedy našel italskou závodní firmu, která vyráběla dvánáctiválec. Když ta zkrachovala, přesedlal Koenigsegg na Ford V8. A pak mu vyhořela fabrika a vypadaly všechny vlasy. Dnes mi roste víc chlupů v nose, než jemu na celém těle.

Mladý Švéd se ale nevzdával, do firmy zapojil i svou bolestně krásnou ženu a dokonce i svého otce, až roku 2000 předvedl světu model CC8. Později přišel s modelem CCR a nakonec s CCX, který už pohání Christianův vlastní dvojité přepřínovaný 4,7 litrový osmiválec. Je to velice výkonný motor. S normálním benzinem z něj vytáhnete 806 koní. Ale teď pozor – Koenigsegg prodává i speciálně upravený model CCXR, který jezdí na biopalivo a „umí“ až 900 koní! Takže tu máme kousek, který hraje stejnou ligu jako Bugatti Veyron.

Víceméně. Vyrobit auto, které jezdí čtyři sta za hodinu, není zase tak těžké. Potřebujete jen spoustu paliva a aerodynamický trup. Mnohem těžší už je auto, které jezdí čtyři sta za hodinu, udržet na vozovce. A zastavit ho. Do patřičných technologií je nutno vrazit spoustu peněz a času.

A třebaže Christian nějaké drobné má, nemůže se srovnávat s VW, které vývojářům Veyronu otevřelo penězovody naplno. A ten rozdíl je znát. Ve třech stech kilometrech za hodinu se začne zadek Koenigseggův vrtět a vy pojmete silné podezření, že jestli budete šlapat na plyn dál, proletíte Petrovou branou v podobě obří koule hořící švédské elektroniky.