

Rolls-Royce Phantom

Zatímco píšu, venku před oknem stojí auto a čeká, až ho otestuju. Nevím, kde ho vyrobili ani jak se jmenuje. Tuším, že je to Kia, ale také to může být Daewoo.

Ať už je to cokoliv, víc osobitosti byste našli ve sklenici vody a víc srdce v kancelářském fíkusu. A má to své jasné příčiny.

K tomu, aby automobil měl osobnost, faktor X, musí být podnik, který ho vyrábí, schopen řídit se radou a inspirací jednoho člověka – nejlépe toho, který podnik původně založil.

To se autu, které čeká venku před mým oknem, nestalo. Vyrobila ho společnost, která dělá auta, aby vydělávala peníze, v továrně postavené nejspíš na místě, kde byla ještě včera džungle. Nikdo nezačal vyrábět Proton nebo Hyundai nebo Daewoo jenom proto, že měl touhu vytvořit něco zvláštního, mimořádného. Tyhle firmy jsou obrovské strojírenské a konstrukční koncerny, kterým vlády jejich zemí nařídily vyrábět automobily, aby místní občanstvo mohlo slézt ze svých mezků a být moderní.

Podobné je to i v Japonsku. Neexistoval žádný pan Toyota, který by od klukovských let toužil zkonstruovat malý rodinný hatchback, který se nikdy nerozbije. A můžete prohledávat historické knihy, jak dlouho chcete, nikde se nedočtete o mladém Timmy Datsunovi, jenž by ponocoval i před čtvrtletní písemkou, protože si potřeboval promyslet svůj plán na auto se dvěma tachometry.



Automobil Subaru vyrábí organizace s romantickým názvem Fuji Heavy Industries. Vsadím se, že její prezident občas v noci zapomene, že vůbec nějaká auta vyrábí. Je to pro něj jen další kolonka ve výkazu „zisky a ztráty“.

Jediná japonská auta se stopou lidskosti jsou Hondy, a to z dobrého důvodu. Pan Honda skutečně existoval a jako malý kluk měl vizi, která ještě dnes vede inženýrům ruku. Výsledkem je, že existuje zcela jasná souvislost mezi sportovním vozem S2000 a oněmi prvotními motocykly. A výhradně kvůli tomuto pojítku s minulostí mám Hondy raději než kterákoliv jiná japonská auta.

Na druhé straně v Evropě založili většinu automobilových firem vizionáři. Lotus odstartoval Colin Chapman, který měl rád věci lehoučké a nadýchané. Jaguár byl duchovním dítětem sira Williama Lyonse, který měl rád pohodlí a rychlost, a to vše za hodně nízkou cenu. Enzo Ferrari chtěl vyrábět auta výhradně na podporu svého milovaného závodního týmu.

Po většině z těchto lidí zůstaly kratičké citáty. Ettore Bugatti například jednou řekl, „Nic není příliš krásné ani příliš drahé“. Enzo Ferrari přišel s výrokem „Zákazník nemá vždycky pravdu“. A Colin Chapman shrnul svou filozofii takto: „Zjednoduš to a přidej lehkost.“

Ale pozor, taky řekl: „Nikdy mě nenachytáte při řízení auta, které jsem zkonstruoval.“ Čímž se pravděpodobně vysvětluje zkratka, která se pro Lotus ujala: Lots Of Trouble, Usually Serious (Spousta problémů, obvykle vážných).

Tito muži jsou dnes už všichni mrtví nebo v Jižní Americe, ale jejich DNA stále koluje v automobilech, které se dál vyrábějí. Lotus Elise je lehký a často se porouchává. Nové Bugatti Veyron bude nestoudně drahé, a pokud jde o Ferrari 575, myslím si, že jeho poloautomatická převodovka s pádlovým řazením je prostě praštná. Ale co já vím.

Čas má bohužel ošklivý zvyk rozmělnit onen idealismus, který dal vzniknout podobným podnikům. Například si vůbec nejsem jist, jestli by Herr Porsche pocítil sexuální vzrušení z Porsche Cayenne. A rád bych viděl výraz Williama Lyonse, kdyby mu řekli, že vedení Jaguáru ve své honbě za eury začalo vyrábět auta s naftovým motorem, náhonem na přední kola a karosérií kombi. Možná jim to teď pomůže z menší louže, ale to, že ztratili z dohledu cíl a vizi, je časem dostane do mnohem většího bláta. Například já jsem jako kluk vždycky chtěl mít Jaguar E-type. Ale můj syn roste, a po naftovém Jaguaru X-type ještě nezatoužil.

Přesto existuje jedna automobilka, která ještě stále třímá praporek své identity: Rolls-Royce.

Sir Henry Royce, který firmu v roce 1904 založil, byl opravdovou továrnou na citáty. „Ve všem, co děláš, usiluj o dokonalost.“ „Neakceptuj nic, co je skoro správné nebo obstojné.“ „Kvalita zůstane dlouho po tom, co se na cenu zapomene.“ „Jestliže můžeš něco udělat nebo o tom sníš – pusť se do toho.“

Myslím, že jste v obraze. A stejně byli v obraze u BMW. Když firmu koupili, mohli svůj Rolls postavit na některém modelu ze sedmičkové řady. To udělal Mercedes, a tak vznikl

Maybach. Ale místo toho, aby bloumali po skladu s náhradními díly a ptali se „Co chceme?“, nastartovali inženýři BMW své počítače a zeptali se „Co potřebujeme?“.

Jednoduše se podívali na to, čeho se Henry Royce a Charles Rolls před sto lety snažili dosáhnout, a řekli si, „Das ist was my muset udělat taky.“ A díky tomu je Phantom prostě nejlepší automobil na světě.

Samozřejmě že zaparkovat s ním není zrovna lehké a se svými 240 kilometry za hodinu není ani nejrychlejší. Také vás musím upozornit, že jeho manévrovací schopnosti mají ke sportáku dost daleko. Samozřejmě pokud nejste zvyklí jezdit do práce vznášedlem.

Navíc to podle mé zkušenosti není ani nejdůkladněji udělané auto na světě. Není vyrobený celý ručně – tak se obvykle zaobaleně naznačuje, že mu upadnou dveře – ale je ručně dokončovaný, což je druhá nejhorší varianta.

Všechny Rollsy mají na víku chladiče sošku *Spirit of Ecstasy* a u Phantomu se automaticky schovává. Doslechl jsem se, že ještě před uvedením na trh, při pořizování reklamních fotografií, odmítla létající dáma vylézt z dutiny v masce chladiče. Stejná věc se stala při natáčení programu *Top Gear*. A ještě jednou, když jsem jel Phantomem do Hullu. Ráno jsem vyšel z hotelu a zjistil jsem, že soška zazimovala a ven nevyleze za nic na světě.

Zavola jsem k Rollsům a jejich člověk dělal, co mohl, aby vypadal překvapeně. „Spirit že je zastrčený vevnitř?“ řekl s tak přehrávanou nevírou, že jsem si připadal jako na divadle. „To se ještě nikdy nestalo.“ Jo, to známe.

Pokud jde o vnitřek vozu, v BMW udělali rozhodnutí, které se vám možná nebude líbit. Místo toho, aby kabinu ověnčili myriádou knoflíků a tlačítek, poschovávali je tak, že každý má svou jamku. Je tam řadicí páka, která umožňuje jet dopředu nebo dozadu – a tím to končí. Dále počítač BMW



i-Drive ve verzi, která má většinu funkcí zablokovaných. A po většinu času se stejně obrazovka počítače i satelitní navigace skrývají za úplně normálními analogovými hodinami.

Výsledkem čehož to není uvnitř o nic víc znepokojivé než georgiánský přijímací pokoj. Sedíte na vrcholně pohodlné židli – ušák by byl ještě lepší, dívím se, že tam není – s vyhlídkou na hektary kůže a dřeva. Nikdy se nedostanete do pokušení – na rozdíl od Maybachu – stisknout knoflík, jen abyste zjistili, co to udělá. A pak strávili zbytek cesty hledáním knoflíku, který by anuloval to, co ten první knoflík napáchal.

To vede k úžasné pohodě při řízení. Je to taková pohoda, že občas zapomenete, že jste v autě.

Já jsem zapomněl. Onehdy jsem jel po dálnici, stovkou, v koloně aut, která jela taky stovkou. Na rozdíl od ostatních řidičů jsem však nic necítil, žádné vibrace na volantu, žádný zvuk motoru – V-12 je zkratka V-12. Ve vaně s teplou vodou už jsem zažil stresovější situace. A byl na hlučnějších tropických plážích.

Po chvíli jsem se cítil tak odtržen od reality, že jsem vyhodil blinkr a pokusil se předjet vůz přede mnou. To zní vcelku normálně, až na jednu věc. Já už jsem ve vnějším pruhu byl. Středové svodidlo jsem minul o nějaké dva centimetry a dodnes nevím, co si ten chlapík v autě za mnou musel myslet, když viděl

třítunový Rolls-Royce za 250 tisíc liber, jak ukáže blikáčem, aby bylo jasné, že řidič nespí, a pak sjede ze silnice.

Rád bych se domníval, že moudře pokýval hlavou, obrátil se ke svému pasažérovi a poznamenal: „Hm, takhle dokonale odpoutat řidiče od skutečnosti, to musí být opravdu dobře zkonstruovaný automobil.“ Ale obávám se, že mnohem spíše řekl: „To je vůl.“

Jízda ve Phantomu má zkrátka svoje rizika. Můžete zastavit a dát někomu celý obsah své peněženky, a on se na vás bude koukat, jako byste mu věnovali obsah žaludku. Zastavíte na křižovatce, abyste dali přednost, a místo veselého zamávání uvidíte vztyčený prostředníček. Na chodníku jste normální člověk s ušima a slezinou jako každý jiný. V Rollsu je z vás rázem nemanželský syn Hannibala Lectera a Josefa Mengeleho.

Docela se mi to líbí. Líbí se mi to, protože to dokazuje, že navzdory obrovskému úsilí firem Kia a Hyundai a Daewoo jsou auta stále ještě schopna lidem trochu zvednout krevní tlak. Je dobře, že továrně vyráběná směs železné rudy, gumy, písku, hovězí kůže a vedlejších petrochemických produktů stále ještě někomu dokáže pohnout žlučí.

Také se mi na tom líbí, že v hloubi duše je vám to jedno. Je to pocit, jako když vkročíte do hospody plné bojovných fotbalových fanoušků – a máte na sobě brnění. Pocit, který by se dal vyjádřit slovy „A co přesně s tím hodláte dělat?“

Je to opravdu obrovský vůz. Zákony automobilového stylu nařizují, že kola musí měřit přesně polovinu výšky vozidla, a tak mi sahala až k pasu. Pak máte masku chladiče, která je větší než můj první byt, a kapotu, na níž můžete pohodlně hrát kriket. Je jisté, že ve Phantomu můžete zažít těžkou havárii a ani si toho nevšimnout.

A navíc máte i takový ten pocit majestátnosti, jako kdybyste se vezli uvnitř královny Viktorie. Pravda, kůže pochází z ba-

vorských krav a všechny díly přivezli z Německa už smontované, ale i pero Edgara Elgara pocházelo údajně z Mnichova. A přesto je jeho hudba tak anglická, že už ani angličtější být nemůže.

Čas strávený s Rollsem jsem miloval stejně intenzivně jako ho všichni ostatní nenáviděli – a mě s ním.