

## 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. Zvláště 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 přesvědčeni, 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 vysokonapětovém 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 zlopověstná 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 vídáme dennodenně 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 Goldsmitha, který má za úkol vytříbit 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 dojem, 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, protože má i vyšší spotřebu.“ A tak aby vyhověl nárokům na nižší spotřebu, musel omezit výkon. A pak, aby auto nejzdilo 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 pytlí 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.

Pročež 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 NEPLAČIČE 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 strojků na chodidla, který propagujete, do nějaké publikace, jakkoli malonákladové či bezvýznamné. A skáчете 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 *Lincolnsbirskeho 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 přetřhnout, 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 sebenudnějšímu, 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 pojíždá 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 přepojit 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 nepřilíš 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 hřežete, 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 spolкло 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