

Prokristapána, fricku, dej už tomu autu pokoj

MINI Countryman Cooper S ALL4

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. ledna 2011

Rozměklá konfekce, nulové překvapení

Audi A7 Sportback 3.0 TDI quattro SE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9. ledna 2011

Pečivo v košíku za všechny prachy

Citroën DS3 Racing

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

16. ledna 2011

Není to sice moc britské, ale naučte se smlouvat

Mitsubishi Outlander 2,2 DI-D GX4, sedmimístné

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

23. ledna 2011