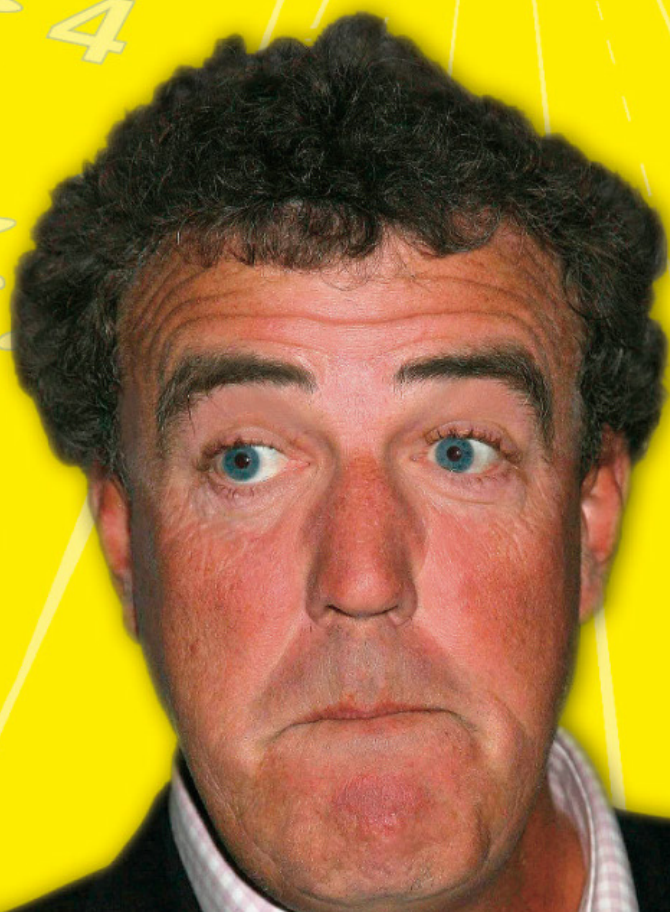


Jeremy
Clarkson
Na plný plyn



130
mph

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 NEPLAČIČE DANÍ – NISSAN NAVARA	16
VRTĚTI PÁNVÍ 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	90
SORRY, ALE TOHLE 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 HUIJ, 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 KORUMPUJE ABSOLUTNĚ –	
MÉGANE RENAULTSPORT 230 F1 TEAM R26	152
PO ODEZNĚNÍ SIGNÁLU MŮŽETE POKRAČOVAT 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 SVĚTÁLKO VE TMĚ – FORD FOCUS CC-3	170
NEJSEM HATCHBACK,	
ČESTNÉ JAPONSKÉ! – NISSAN QASHQAI 2,0 TEKNA (4x4)	173
NENÍ VŠECHNO ZLATO, CO SE TRÝPYTÍ – AUDI S3	176
MAXIMÁLNÍ VÝKON, PRŮMĚRNÝ RESPEKT – OPEL CORSA VXR	179
RADIKÁLNÍ NOVÝ KONCEPT... KOSTITŘAS – HONDA CIVIC TYPE R	182
TAK POHODLNÉ, ŽE MŮŽETE PŘEJET COKOLI	
DO VELIKOSTI STŘEDNĚ TLUSTÉHO JEZEVČÍKA,	
A NIČEHO SI NEVŠIMNETE – AUDI R8	185
RECENZE V JEDNĚ VĚTĚ – MITSUBISHI OUTLANDER ELEGANCE	189
DOBŘE I ŠPATNĚ 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
ĀDEPAK OŠKLIVKA, BRILANTNÍ JE! – ŠKODA ROOMSTER	219
JEZEVCÍK 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 BOMBARĀÁKY 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 směř *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 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 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 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, proč 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 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 praxe David Cameron do několika zajímavých funkcí několik zajímavých lidí. Zaprvé Zaca Goldsmithe, 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 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, pročež 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.

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 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 strojků 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 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 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 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 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 závějemi byla tak třeskatá zima, že stačilo, aby rosný bod vystoupil kousek nad průměr, a já trávil u pisoáru šest hodin denně.

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

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 normalnosti je Norsko šílené jako fialová kráva. Zprvč 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 plyně anglicky, a většina z nich také umí. Ale jsou i výjimky. Minulé úterý jsem se zeptal majitele odlehle 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 neszazemi. 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 štíplavých 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“ (Kráčej jako Egypťan), trefnější by ovšem bylo, kdyby zpívali „Walk Like a Norwegian“ (Kráčej 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 neprojelo 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 nepřijedete 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 máni.

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. Zprv 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 opravně 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 vyrážejí 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.

Mímoto 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 přihřátě. 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 přehrší technologic- kých hraček váží jen o 45 kilo víc než starší model. A za to nevdčíme ajťákům, nýbrž inženýrům.

A inženýrům vdčíme i za střechu. Vsadil bych se, že na ně leckdo vyví- jel tlak, aby MX-5 vybavili elektricky ovládanou stahovací střechou, jen- že 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 krap- pet vzhlednější verzi svého oblíbeného auta.

5. února 2006