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 zahnětl 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 Paficiku – plus Řecko – do jednadvacátého 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 nepříčetnosti. Zrovna když si tak pěkně notovali, že se všichni upečeme, zasypal celou Evropu sníh.

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. Vrátí 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 jediné – 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 brontosaury.

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? Zešíleli 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 výtvor 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. Vsadím 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 ekovýmyslu 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 praštěná 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 proveze 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. Obzvlášť 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 příště 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 ovládání 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, ovládání má příjemné a přesné. Není to ani sportovní buchta, ale ani yorkshirský pudink. Je zkrátka jako dělané pro padesátníky, 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

neexistofat," je jediným problémem umístění plynového pedálu. Samotné A7 s pohonem všech kol by lecjakou 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