

Jeremy Clarkson

Zapomeň na brzdy



DOKOŘÁN

Jeremy Clarkson

ZAPOMENĚN NA BRZDY

Original English language edition first published by Penguin Books Ltd, London

Text copyright ROUND THE BEND © Jeremy Clarkson, 2011

All rights reserved

Translation © Aleš Drobek, 2014

Fotografie na obálce © ČTK (foto), 2014

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 *Round the Bend* přeložil Aleš Drobek.

Odpovědný redaktor Zdeněk Kárník.

Redakce Marie Černá.

Obálka, grafická úprava, sazba, konverze do elektronické verze

Tomáš Schwarzbacher Zeman.

Vydalo v roce 2014 nakladatelství Dokořán, s. r. o., Holečkova 9, Praha 5, dokoran@dokoran.cz, www.dokoran.cz.

(pdf – 713. publikace, 156. elektronická;

epub – 714. publikace, 157. elektronická;

mobi – 715. publikace, 158. elektronická)

ISBN: 978-80-7363-652-4 (pdf)

ISBN: 978-80-7363-653-1 (epub)

ISBN: 978-80-7363-654-8 (mobi)

Jeremy **Clarkson**

Zapomeň na brzdy



DOKOŘÁN

Obsah

Stačí pár úprav a je z něj pojízdňý iPhone – <i>Daihatsu Materia</i>	7
Milí fotbalisti, tohle auto je na vás moc frajerské – <i>Mazda MX-5 Roadster kupé 2.0i</i>	10
Na míru pro ty pomalejší – <i>Subaru Impreza WRX STi</i>	13
Clarkson o dopravní bezpečnosti	16
Nebeský spasitel Jaguaru v celé své bídě – <i>Jaguar XF SV8</i>	17
Jak jsem se pomočil z Davida Dimblebyho – <i>Mercedes-Benz CLK Black</i>	21
Dopravní pseudopolicie mám tak akorát dost – <i>Renaultsport Clio 197 Cup</i>	24
Kdepak, princezno, svého Fiata ti nedám – <i>Fiat 500 1.2 Pop</i>	27
Pilíř předměstí, kde si lidé vlastnoručně myjí auta – <i>Renault Laguna Sport Tourer Dynamique 2.0</i>	30
Zábavná a chytrá, ale žít bych s ní nechtěl – <i>Porsche Cayenne GTS</i>	33
Aristokrat potřísněný Luciferovým palivem – <i>Subaru Legacy Outback TD RE</i>	36
Kráska s kinetózou – <i>Callaway Corvette C6</i>	39
...chyť mě, když to dokážeš – <i>Mitsubishi Lancer Evolution X FQ-360 GSR</i>	43
Podívejte, mamky – zachránce planety s pohonem všech kol – <i>Mitsubishi Outlander 2.2 DI-DC Diamond</i>	46
Stiskněte tlačítko a doufejte, že jste se nespletli – <i>Citroën C5 2,7 HDi V6 Exclusive</i>	49
Velcí blondýni udělali hroznou botu – <i>Mercedes-Benz SL 63 AMG</i>	52
Takový aušus, že i výrobce doporučuje raději chůzi – <i>Kia Sedona 2.9 CRDi TS</i>	55
Potíž je v tom, že je to auto pro mimozemšťany – <i>Nissan GT-R</i>	58
Sličné Porsche, moje italská láska – <i>Porsche Boxster RS 60 Spyder</i>	62
Kamarád do sucha – <i>Mercedes-Benz SL 350</i>	65
Herr alfa samec je najednou nějaký ochablý a roztržitý – <i>BMW M3 kabriolet</i>	68
Zavede vás na kraj útesu... a pak do vás strčí – <i>Porsche 911 Carrera GT2</i>	71
Kam čert nemůže, alespoň zasmradí – <i>Mercedes SLR McLaren roadster</i>	74
Adié, maloměšťácká Anglie – <i>Jaguar XKR-S kupé</i>	77
Karavan ve verzi SUV – <i>Ford Kuga 2.0 TDCi Titanium</i>	80
Tres bien, instalatér ve smokinku – <i>Citroën Berlingo Multispace</i>	83
Tohle je famózní auto. Každíčký atom každíčkého dílu je navržen s ohledem na maximální ticho a pohodlí. Krásné je snít... – <i>Rolls-Royce Phantom kupé</i>	86
Prosimvás, řekněte, že ještě není pozdě – <i>Aston Martin Vantage</i>	90
Starý oheň se vrátil a vzkřísil plamen mé vášně – <i>Volkswagen Scirocco</i>	93
V Gallardu dokáže jezdit rychle i jednoruký po obrně – <i>Lamborghini Gallardo LP560-4</i>	96
Panebože, tak tohle je nejhorší auto na světě – <i>Chrysler Sebring 2,7 V6 kabriolet</i>	99
Stylový pasák z Cheshiru – <i>Cadillac CTS-V</i>	102
Utrpení jménem Vespa – <i>Vespa GTV Navy 125</i>	105
To raději nákupní vozík – <i>Renault Twingo Renaultsport 133</i>	108
Proč jsi na mě tak tvrdá, kotě? – <i>Alfa Romeo Brera S 3.2 JTS V6</i>	111
Mám, co jsem chtěl – <i>Racing Green Jaguar XKR 475</i>	114

Vezmi si ty parohy a strč si je víc kam – <i>Audi RS6 Avant</i>	117
A hele, kráva na dostizích – <i>Infiniti FX50S</i>	120
Bacha, tenhle prcek je po zuby ozbrojený – <i>Ford Fiesta Titanium 1.6</i>	123
Slušná, na cestu do pekla – <i>Vauxhall Insignia 2,8 V6 4x4 Elite Nav</i>	126
Bezpečnost především, a pak šup sem, šup tam – <i>Volvo XC60 T6 SE Lux</i>	129
Fritz zapomněl na detaily – <i>BMW 330d M Sport</i>	132
Jako blesk z čistého nebe, moje auto roku – <i>Chevrolet Corvette ZR1</i>	135
Kterýpak lumen tohle vymyslel? – <i>Tesla Roadster</i>	138
Tohle je zdaleka nejlepšší auto na školní rozvážku. Opravdu se do něj vejde sedm lidí, čtrnáct nohou a dozadu dva psi – <i>Volvo XC90 D5 SE R-Design</i>	142
V tomhle kříženci se bojím tmy – <i>Ford Ka Zetec 1,2</i>	145
To nic, Daphne, aspoň že jsi hezká – <i>Volkswagen Passat CC GT V6</i>	148
Zlověstný levák – <i>BMW 730d SE</i>	151
Chytrá a šetrná – <i>Toyota iQ 1.0 VVT-i</i>	154
Dokonalost. Auto do každého počasí – <i>Range Rover TDV8 Vogue SE</i>	157
Má své mouchy, ale je s ní legrace – <i>Alfa MiTo 1,4 TB Veloce</i>	159
Potíž je v tom, že jsem asi ještě nepotkal člověka, který by si chtěl koupit Mazdu 6. Navíc je dost hrozná – <i>Mazda 6 hatchback 2,2 Sport Diesel</i>	163
Zkusit v tomhle autě překročit rychlost by bylo jako zkusit překročit rychlost na krávkě – <i>Fiat Qubo 1,3 16v MultiJet Dynamic</i>	166
Zvedl jsem nůž nad hlavu, zavřel... a zamiloval se – <i>Jaguar XKR kabriolet</i>	169
Pěkně jsem to Lotusu spočítal... a všechno sedí – <i>Lotus Evora 2+2</i>	172
Na baculky se netroubí – <i>Citroën C3 Picasso 1.6Hdi 110 Exclusive</i>	175
Nejkousavější ručně pletený svetr mezi auty pro ekoisty – <i>Honda Insight 1,3 IMA SE Hybrid</i>	178
Výkon, který by dokázal restartovat planetu – <i>Audi Q7 V12 TDI Quattro</i>	181
Ohyzdňý, ale neodolatelný. Vauxhall VXR8 Bathurst S je vulgární, děsný a ďábelsky vzrušující – <i>Vauxhall VXR8 Bathurst S</i>	184
Dělej, zlato, taťka se chce taky svézt – <i>Toyota Urban Cruiser 1,33 VVT-i</i>	187
Rozhodně přitáhnete pozornost – každý totiž pozná, že jste přeplatili – <i>Mini Cooper S kabriolet</i>	190
Souznění člověka a stroje, nebo jsem si to aspoň myslel – <i>BMW Z4 sDrive 35i</i>	193
Svlíkácký poker – <i>Ford Focus RS</i>	196
Hej Hans, nechej ty býčí koule na pokoji – <i>Lamborghini Murciélago LP 670-4 SV</i>	199
Sedan propásl svou poslední šanci – <i>Mercedes E 500 Sport</i>	202
Nejrychlejší bačkory pod sluncem – <i>Jaguar XF 3.0 Diesel S Portfolio</i>	205
Opilec za volantem na cestě do Brazílie – <i>Argo Avenger 700 8x8</i>	208
Oslad'te si život – <i>Mazda MX-5 2.0i Sport Tech</i>	211
Dokonalý supersport – <i>Lamborghini Gallardo LP560-4 Spyder</i>	214
Božíčku, on si vážně myslí, že zachrání svět – <i>Lexus RX 450h SE-L</i>	217
Skvostné auto, ale kdo si jej koupí? – <i>Ferrari California</i>	220
Nenechte se rušit, jen si tady zaparkuju letadlovou loď – <i>Ford Flex 3.5L EcoBoost AWD</i>	223
Však vás ten smích přejde – <i>BMW 135i Sport kabriolet</i>	226
Láska je slepá, ty moje slonice – <i>Audi TT RS kupé</i>	229
Pohodlí pro celou rodinu – <i>Škoda Octavia Scout 1,8 TSI</i>	232
Auto, které nemůže milovat ani vlastní matka – <i>Porsche Panamera 4,8 V8 Turbo</i>	235
Jak kluk z vesnice obměkčil černé srdce – <i>Mercedes-Benz CLK Black</i>	238

Všeuměl – <i>Toyota RAV4 SR 2,2 D-4D</i>	241
Land Rover se odcizuje vrahům – <i>Land Rover Discovery 4 3,0 TDV6 HSE</i>	244
Chyba, která se trestá – <i>Audi A4 allroad 3,0 TDI Quattro</i>	247
Je svěží a funky... a mé děti se jí štítí – <i>Kia Soul 1,6 CRDi Shaker</i>	250
Stačila jedna jízda a já byl naměkko – <i>Saab 9-3X 2,0 Turbo XWD</i>	253
A proto Wakefield strčí do kapsy Dubaj – <i>Aston Martin DBS Volante</i>	256

Stačí pár úprav a je z něj pojízdný iPhone

Daihatsu Materia

Už jste všichni určitě slyšeli o novém iPhoneu. Baterie má prý životnost chovného telete, a pokud člověk zatouží něco vyfotit, udělá líp, když si rozloží malířský stojan a vybalí olejovky.

Dále vám lidé, kteří jablečný telefon nemají, určitě napovídali, že funguje jen v síti O2, neumí přijímat ememesky a pořád se zasekává.

iPhone každopádně i leccos umí. Například předpovědět počasí v San Diegu nebo na YouTube přehrát klipy mladých Asiatů padajících ze skútrů, poněvadž ho lze připojit k internetu. To ovšem není jen tak. Rozhodně to nezvládnete sami. Budete potřebovat pomocnou ruku.

Na idylickém venkově bývalo zvykem, že si bohaté rodiny vydržovaly „všeuměla“, který neprodleně přispěchal na pomoc, kdykoli se vyskytl nějaký problém. Takový člověk dokázal vyčistit komín od mrtvých holubů nebo nastartovat automobil nebo vysvobodit satelitní talíř zarostlý klematisy.

Býval nepostradatelným ozubeným kolečkem komunity. Leč časy se mění. Dnes ho vystřídal někdo podstatně důležitější – všeuměl, který vám přijde spravit počítač.

Želbohu můj všeuměl jménem Hugo nedávno povýšil a v současné době má plné ruce práce s instalací ohromných intranetů v průmyslových zónách. Kdybych mu dnes zavolał, jestli by se mi neskočil mrknout na umíněnou wi-fi, bylo by to podobné, jako kdybych ve čtrnácti brnkl Led Zeppelin, jestli by mi nepřišli zahrát k narozeninám.

To je pro mě samozřejmě pohroma, jelikož Hugo je dnes jediný žijící člověk na světě, který ví, jak funguje můj barák. Zná systém, který zneumožňuje reportérům vysedávat v autě na cestě opodál a číst moje e-maily. Zná kódy, díky kterým se notebook mé dcery dorozumí s mým telefonem. Zná dopodrobna každou zdířku a každý centimetr každého kabelu. Jenže už mi nepomůže.

Takže když se mě teď iPhone před připojením k čemusi zvanému Edge zeptá na APN, uživatelské jméno a heslo, nemám nejmenší potuchy, o co mu jde. A netuším ani, jestli chci vypnout, nebo zapnout VPN, poněvadž nevím, co VPN je. Nebo co je datový roaming. Anebo jestli jsem WEP, WPA nebo WPA2.

Můj nový všeuměl si mimochodem taky neví rady, protože všechny informace nosí v hlavě můj starý všeuměl.

A tak se zkrátka nepřipojím na internet, když jsem na cestách. A víte vy co? Svět se mi taky nezbořil, protože když jsem v terénu, málokdy mě napadne: „Co kdybych se teď mrkl na pár explodujících Korejců, a pak možná na nějakou kyprou Texasanku, jak si před webkamerou dělá dobře?“

Nepřečtu si ani e-maily, což taky nevadí, jelikož ještě nikdo nikdy neposlal e-mail, který by obsahoval něco podstatného nebo užitečného.

iPhone má každopádně i bez podobných serepetiček své místo v paneonu přelomových vynálezů jistě, hned vedle kola, ohně a kabelové televize. Patří zkrátka k těm zlepšovákům, které vám vejdou do života a vy si po chvíli pomyslíte: „Jak jsem se bez něj u všech všudy až doteď obešel?“

Jasně, foťák, jak už jsem podotkl, nic nevyfotí, když je moc velká tma nebo moc jasné světlo nebo cokoli mezi tím, ale všechno ostatní je super. Esemesky píšete na pořádné klávesnici typu qwerty, a když se překlepnete, software udělá abrakadabra a chyba je pryč. A číselník samotného telefonu sestává z fortelných „seniorských“ tlačítek, se kterými se nepřeklepně ani člověk s prsty jak polské klobásy. A k tomu všemu je to taky iPod.

Minusy? Popravdě žádné. Svůj iPhone jsem si nechal „odemknout“, takže teď funguje i v síti Vodafonu, a baterie, věřte nebo ne, je taky úplně normální. Vydrží mi čtyři dny. Ačkoli to je možná tím, že já jsem chlap, takže do kapsy pro mobil sahám, jediné když visím na útesu, na uschlé větvi, v prudké vichřici. A teprve až vyčerpám všechny ostatní možnosti.

To mě přivádí na zajímavou myšlenku. Proč Apple nevyrábí auta?

Zavedené automobilky jsou, jak známo, usedlé a bojí se změny. Myslí si, že mini MPV je revoluce a Smart že převrátil svět vzhůru nohama zhruba stejně jako penicilin. Jak vidno, představivosti jim zrovna nepřebývá.

Tak například, musí mít auta opravdu volant? Nebo pedály? Nebo přístrojovou desku? Ovšemže nemusí. Jak vám řekne každý člověk mladší patnácti let, dálkovým ovladačem pro PlayStation se dá řídit, zrychlovat i brzdít. A pořád vám zbývá pár tlačítek, kterými můžete pálit z kulometu.

Navíc bez volantu a přístrojové desky by v kabině auta bylo mnohem víc místa a nikdo by nepotřeboval těžké a drahé airbagy. A to všechno jsem teď vysypal jen tak z rukávu, bez dlouhého přemýšlení.

Jsem si vcelku jistý, že kdyby měl Apple vyrobit auto, přišel by s pojízdným iPodem a za pár týdnů bychom se dívali na všechny ostatní modely asi stejně, jako se dnes díváme na kazetové přehrávače, gramofonové desky nebo cívkový magnetofon. Prozatím si však budeme muset vystačit s Daihatsu Materií.

V podstatě jde o malý pětidveřový hatchback, který je k dostání za 10 995 liber. Jako malý pětidveřový hatchback ale rozhodně nevypadá. Pripomíná spíš automatický taxík z filmu *Total Recall*.

Třeba vám na vzhledu bůhvíjak nesejde a právě si říkáte, že kam se hrabe iPod na krásný lesklý obal gramofonové desky. Materia má ovšem jednu velkou výhodu. A tím myslím fakt *velkou*. Uvnitř je totiž doslova nesmírná.

Zvenčí tedy máte auto, které zaparkujete stejně snadno jako malý volkswagen. A dovnitř se přepychově vejde pět dospělých.

A interiér mimochodem taky vypadá k světu. Přístrojová deska budí dojem, že se na ní nešetřilo, což – vzhledem k tomu, že Daihatsu umístilo

všechny přístroje doprostřed, aby nemuselo vyrábět verze s řízením nalevo i napravo – je opravdu jen dojem. Každopádně protože jsou přístroje uprostřed, interiér vypadá, jako by jej navrhl někdo, kdo má vizi a nosí rolák.

Materia je rovněž solidně vybavená. Dostanete k ní CD měnič, klimatizaci, parkovací čidla, elektricky ovládané to i ono, a kdo přihodí osm stovek, dočká se i automatické převodovky.

Pod kapotou přede 1,5litrový motor, který vyvine dostatečný – tak tak – výkon na rozumnou akceleraci, což znamená, že Materia je použitelná i na dálnici. V tom se liší od současných evropských minítek, kterým přebývají kila a chybějí kilowatty, takže s nimi není radno vyjíždět z vnitřního pruhu.

A jak se řídí, ptáte se? Upřímně řečeno, dost hrozně. Sotva ji zkusíte trochu roztančit, začne poskakovat jako jančivá koza, a protože přední sedadla nemají prakticky žádné boční vedení, kloužete na nich sem a tam, i když se rozšoupnete jen lehce.

Ale na tom nesejde. Kritizovat malé Daihatsu za to, že není sportovní, je jako kritizovat pošťáckou dodávku, že neumí vařit bramborovou kaši.

Jediné, co přece jen zkritizuju, je spotřeba. Možná proto, že se karoserie vyznačuje aerodynamičností uhelného velkoskladu, nebo snad proto, že motor je větší, než je v této kategorii obvyklé, není Daihatsu takový abstinent, jak by se mohlo na první pohled zdát. Počítejte s průměrnou spotřebou zhruba osmi litrů.

Za benzín tak ročně vydáte o pár liber víc, podle mě je to ale férový kompromis. To auto jsem si hodně oblíbil. A oblíbíte si ho i vy, ať už jste máma smečky školáků nebo důchodkyně nebo dredatý surfař, který potřebuje nějakou hranatou náhradu za nedávno zesnulý VW mikrobus.

Přes veškerý pokrok je ale pořád co zlepšovat. Daihatsu odbočilo hodně rázně z vyjeté cesty a přišlo s modelem, který v automobilovém průmyslu platí za radikální a smělý. Představte si ale, jak by to dopadlo, kdyby si Materii vzalo do parády počítačové odvětví. To bychom teprve koukali. A všemělové na celém světě by měli do konce života vystaráno.

6. ledna 2008

Milí fotbalisti, tohle auto je na vás moc frajerské

Mazda MX-5 Roadster kupé 2.0i

Jelikož naši drazí fotbalisté vlastnoručně zlikvidovali pověst již prakticky všech lahůdkových aut na trhu, ocitne se každý, kdo zatouží skloubit závratnou cenu s diskrétností a vkusem, v nanejvýš svízelné situaci.

Za starých zlatých časů bývalo zvykem, že když jste přífrčeli na párty ve ferrari nebo maserati, přítomné ženy si mohly zafantazírovat, že jste třeba perský šáh. Dnes se celý večer choulí v šatníku ze strachu, že budou sexuálně napadeny v kroužku povykující mládeže, která si celou událost nahraje na mobil a hned ráno vyvěsí na internet. „Mám Ferrari“ dnes v překladu znamená „Jsem sexuální násilník“ nebo ještě hůře „Jsem popová hvězda“.

Řešením pro ty majetné, kteří nejsou násilníci ani popové hvězdy, je tak logicky auto, které by si žádný fotbalista nikdy v životě nekoupil. Které je jak předražené, tak pohodlné a možná i dokonce rychlé, aniž by přitom hulákalo na všechny strany „Podívejte se na mě!“. Prostě auto pro chlapy s pupkem.

Pupkatým autem je třeba Bristol Blenheim. Nebo Mercedes SL. Nebo Rolls-Royce Phantom, Bentley Continental Flying Spur, Jaguar XJR, Range Rover – rozhodně ne Sport! – a BMW 7. Anebo třeba auto, které jsem dostal na Vánoce – sedmatřicetiletý Mercedes 600 Grosser.

Když Mercedes v roce 1963 spustil jeho výrobu, šlo s velkým přehledem o nejdražší auto na světě. V Americe tehdy stálo dvacet tisíc dolarů. Za osmnáct let přišlo na svět pouhých 2 677 kusů a prakticky všechny zakoupili lidé, kteří nehrají fotbal. Idi Amin, Dan Aykroyd ve filmu *Záměna* nebo Leonid Brežněv. Mao Ce-tung měl ten svůj prý moc rád a já se mu nedivím.

Dnes člověk žasne nad elektricky ovládaným víkem kufru u takového Lexusu LS 600h, jenže Mercedes Grosser tohle uměl už před pětačtyřiceti lety. Ano, obejde se sice bez vymožeností jako vyhřívání zadního okna a přepínač tlumení potkávacích světel je na podlaze, zato má elektricky ovládaná sedadla, okna, střešní okno a dokonce i dveře. A pohon přitom neobstarává nespolehlivý elektrický motorek, kdepak, všechno, co se na Grosseru hýbe, pohání hydraulika. Není divu, že celý komplet váží tři tuny.

A není to ani auto, do kterého zkrátka nasednete a jedete, protože hydraulika má pod palcem i pružení. Takže nastartujete, a než kapalina vystoupá do potřebné výšky, můžete si třeba vyluštit křížovku.

Ztracený čas však snadno naženete, protože Grosser má pod kapotou 6,3litrový motor. Tenhle vůbec první sériově vyráběný osmiválec Mercedesu vyvine 300 koní – díky přímému vstřikování. Zkrátka a dobře co se výkonu a pohodlí týče, tohle auto předběhlo svou dobu o čtyřicet let. Pokud jde ovšem o styl, je to stoprocentní, čistokrevný produkt roku 1963.

To byla éra, kdy designéři měli ještě dovoleno zdobit karoserie rozličnými cingrlátky, a Grosser jich na sobě má víc než Elton John.

Dvojité nárazníky, obří maska chladiče, chromované podběhy kol – je to zkrátka festival leštěného kování, a já se jenom divím, že mě v něm všude nedoprovází hejno strak.

Interiér je totéž v bleděmodrém. Namísto ordinérních tónových skel dostanete záclonky a jako doplněk vnitřní skleněné ofuky na bocích, to kdybyste zatoužili plachtit ulicí se staženým okénkem a za jízdy kynout okolním untermenschen.

Jediné, co není součástí standardní výbavy, ale co si na Grossera sám přimontuju, jakmile to vyrobím, jsou dvě vlaječky nad předními světly. Protože jediný zvuk, který si pravý řidič Grosseru přeje slyšet, je měkké třepotání dvou praporků ve větru.

Ačkoli je to možná zvuk, který si přejete slyšet spíše vy. Každopádně to nevím jistě, poněvadž za ten týden, co to auto mám, jsem v něm ještě nejel. Ono totiž většinou ani nenastartuje.

Někdy se startér točí a točí deset minut v kuse, s uvádajícím elánem, až to nakonec obrovská baterie vzdá. A někdy zase ani nezakašle. Tu a tam vydá tiché, nadějně říhnutí a já hned sešlápnu plynový pedál, jako když se trosečník na opuštěném ostrově snaží rozfoukat jiskru v plamen. Zatím ale všechny mé pokusy vyzněly naprázdno.

Jindy baterii připojím k dobíječce a po dvou hodinách ožívování propukne motor v přerývané osmiválcové brumlání. Ódu na radost však záhy vystřídá zoufalý sten, když si uvědomím, že jsou vlastně Vánoce a že zatímco se baterie nabíjela, měl jsem hlavu zabořenou v kýblu s červeným vínem a teď už za volant nemůžu.

A tak se důstojně rozlučme se starými zlatými časy, kdy auta fungovala jen o vlhkých měsících, a přesuňme pozornost k pravému opaku Grossera – Mazdě MX-5.

Když jsem si poprvé osahal novou generaci této moderní klasiky, konstatoval jsem, že je to vzhlednější a praktičtější verze modelu, který jsme milovali tak jako tak, a že byste si všichni měli koupit alespoň jeden.

Ne, vážně. Nová MX-5 je jako nový Ford Mondeo nebo Subaru Legacy Outback. Prostě špičková... akorát že ji nikdo nekupuje. Na silnici ji neuvidíte.

I lekl jsem se, že jsem přehlédl nějakou skrytou vadu, třeba otrávený hrot v sedadle řidiče nebo zmiji v palubní přihrádce, a rozhodl se, že si to auto proklepnu ještě jednou. Jenže ani tentokrát jsem nic neobjevil, dokonce ani přestřelenou cenovku. Nová MX-5 s plátěnou střechou vás přijde na 15 730 liber.

Tak v čem je problém? Hluboce jsem se nad tím zamyslel a došel k závěru, že tomu autu ze všeho nejvíc chybí kila. Na starém modelu se mi

líbilo, že to nepřeháněl s výbavou, takže byl pěkně lehký. Kvůli nižší váze měl i plátěnou stahovací střechu, což se mi líbilo ještě víc. Jenže marná sláva, většina z nás má raději pohodlí a střechu ovládanou elektricky. Nová MX-5 nás možná lákala teoreticky, jenže v praxi jsme si všichni koupili Astru v kabrioletu.

Mazdě to podle všeho došlo taky, protože její nový dvoulitrový roadster má superrychlou elektricky stahovanou kovovou střechu, surround stereo Bose a na přístrojové desce tlačítko s popiskem „Média“. Bůhví, k čemu je dobré.

To všechno muselo rozzuřit doběla všechny ty japonské inženýry, kteří během vývoje určitě celí zešedivěli, než přišli na to, jak zařídit, aby nový model vážil jen o deset kilo víc než ten starý. Když zjistili, že marketingové oddělení jejich miláčka vykrmuje, nejspíš všichni spáchali rituální sebevraždu, faktem ovšem zůstává, že kila navíc nejsou na nové MX-5 ani v nejmenším znát.

Motor je pořád živý, navzdory vatovému pružení a aktivnímu tlumiči výfuku. Převodovka pořád jiskří. Ovladatelnost je pořád lahodná, jak je u aut s motorem vpředu a náhonem na zadní kola zvykem. Posed za volantem je pořád pevný a jistý a všudypřítomný plast pořád budí dojem, jak se u aut této kategorie sluší a patří, že jen zběžně maskuje nejrůznější dráty a hrubé spoje, místo aby řidiče neustále lákal k pohlazení nebo olíznutí.

MX-5 je tedy pořád jednoduchá, čiperná a veselá. Základní, skromná a báječná. Pořád je to šunkový sendvič z pořádného chleba, čerstvého másla a domácí šunky. Akorát je nově šplíchnutý kečupem.

Je to zkrátka parádní auto. Auto pro chlapy bez pupku.

13. ledna 2008

Na míru pro ty pomalejší

Subaru Impreza WRX STi

Je řada způsobů, jak poznat, jestli má někdo o závit méně. Třeba můžete dotyčného posadit za stůl a položit před něj skládačku s kolečky, čtverečky a trojúhelníčky. Nebo ho požádat, aby popsal nějaký mrak. Nebo mu můžete pečlivě změřit vzdálenost mezi očima, výšku čela nebo délku paží.

Existuje ovšem ještě jedna, mnohem snazší metoda, jak se přesvědčit, jestli někomu nebylo shůry dáno. Položte mu tuto jednoduchou otázku: „Nosíš někdy rallyovou bundu Subaru?“ Je-li odpověď kladná, musíte začít mluvit pomaleji.

Prozradím vám malé tajemství. Pro každý díl *Top Gearu* si před vysíláním připravíme dva scénáře. Jeden představuje mnohaslabičnou orgii hlubokomyšlného rozjímání o smyslu lidského štěstí. A druhý se hemží výrazy typu ‚kozy‘ a ‚zadek‘. O tom, který nakonec použijeme, rozhodneme až podle toho, kolik diváků dorazí v Imprezách.

No fakt. Pokud v obecnstvu převládá tvíd a konzervativní oblečení ve stylu Vinyly, můžete si dovolit anekdoty plné skrytých narážek na Dickense a úřední zvůl v Kalkatě devatenáctého století. Pokud ale před sebou vidíme les kšiltovek s logem Subaru, držíme se kameňáků o genitáliích a celý den ve studiu kloužeme na banánových slupkách.

Samozřejmě že mezi námi jsou i inteligentní řidiči Subaru, nicméně většina z nich zná pouze osm písmen abecedy – W R X S T I R a B.

Vysvětlení je pravděpodobně následující – Subaru Impreza platí mezi fandý rallye za legendu na zlatých kolech. Právě Subaru dovezlo Richarda Burnse k titulu mistra světa a právě Subaru se dnes vyslovuje jedním dechem spolu s Colinem McRaem. Zkratka a dobře Subaru je ve světě rallye tím, čím je Ferrari ve světě Formule 1.

Jenže rallye, nezlobte se na mě, je sportem pro lidi trpící nevyléčitelnou formou duševní zpozdilosti. Takový divák rallye celý den postává na zledovatělém velšském pahorku a půlku závodu přemýšlí, jestli má horlý vývar, který si přinesl v termosce, vypít, nebo si ho nalít do gumáku. A ponurý, lezavý večer ožívají jen ty vzácné chvíle, kdy se kolem vás mihne řvoucí pár předních světel a ohodí vám obličej gejzírem šterku. Příjemný je na celé podívané jedině fakt, že tou dobou má člověk tvář už tak umrtnovou chladem, že krev tekoucí z milionu drobných ranek skoro necítí.

A co hůř, ve tmě není poznat, který pár předních světel patří kterému autu. Nevíte, která posádka za ním sedí. A nemáte ani ponětí, jestli se kolem vás mihl rychleji než ten, který vás zasypal kamením před pár minutami.

Rallye je tudíž jediný sport na celé boží Zemi, kde se diváci podél trati dozvědí jméno vítěze, teprve až se vrátí domů, smyjí ze sebe šterka a bláto,

ve kterém se vyváleli, když ve tři ráno klopýtali velšskou vrchovinou, a pustí si televizi.

Na rallye tak lidé chodí nejspíš proto, aby se podívali, jak někdo jménem Stig Stigsson nabourá. Jenže toho se většinou taky nedočkají, protože trať je několik tisíc kilometrů dlouhá, a šance, že k bouračce dojde zrovna poblíž místa, kde stojíte, je minimální. A i když se na vás usměje štěstí, stejně nic neuvidíte, protože si z očí budete vytírat štěrky, kterým vás oslepil citroën Stiga Magnessstiga.

Rallye se ovšem můžete zúčastnit i jinak – jako jezdec. Nic na tom není. Koupíte si auto za několik tisíc liber, necháte si ho upravit a zabezpečit, což je ještě dražší, a pak to s ním závratnou rychlostí vpálíte přímo do stromu.

Sečteno a podtrženo, ukažte mi člověka, který řídí subaru, a já vám ukážu člověka, kterému přijde rallye jako ohromná zábava. A to znamená, že se prakticky zaručeně bavíme o někom, kdo dýchá pusou, má krátké nohy, nízké čelo a jen jedno zjizvené oko.

Je proto zvláštní, že Imprezy byly odjakživa docela inteligentní auta. O tolik tišší a civilizovanější než jejich rivalové od Fordu a Mitsubishi. Skoro z nich máte dojem, že by věděly, jak správně držet vidličku a nůž. A jestli si dát dezert před jídlem, nebo až po.

Naproti tomu takové Evolution by nejspíš obskočilo vaši choť, večeri zhlitlo rukama a při kávě nablilo do cukřenky. A Ford Escort Cosworth by vám vrazil kudlu do zad jen kvůli tomu frajerskému kotníkovému náramku s GPS, který dnes soudy rozdávají sígrům v domácím vězení.

A teď se jim narodil zbrusu nový sourozenec. Nedávno jsem vyzkoušel verzi WRX a odcházel jsem hluboce zklamán. Byla pekelně ošklivá, moc měkká, vybavená jak eskymácký záchod a zábavná jak úterý. Dnes si ovšem bereme na paškál model, na který jsme všichni čekali – STi. Ten s vyboulenými podběhy kol, čtyřmi výfuky a bezmála 300 koňmi.

Ale popořádku. Nejprve vzhled. Bohužel, pořad to není ono. Základní model vypadá jako lehce rozměklý Rover 25. A STi s těmi svými podběhy vypadá jako lehce rozměklý Rover 25 s trojitou bradou.

A pak ten interiér. Jak je u Imprezy zvykem, znak STi na přístrojové desce je růžový, a tudíž moc neladí s oranžovými číselníky a zelenými blinky. Vypadá to, jako by si designéři Subaru pustili do kanceláře čtyřleté dítě s barevnými fixy.

Ačkoli všudypřítomná pestrobarevnost vám dá alespoň zapomenout na fakt, že jste si koupili auto za pětadvacet tisíc, ke kterému jste dostali míň standardní výbavy než chudý etiopský kluk dárků k narozeninám. Člověk hned pozná, že automobilce teče do bot, když se v brožuře k novému modelu dočte, že součástí standardní výbavy jsou pojistné matice na kolech a pneumatická podpěra kapoty. To v překladu znamená „navigace je za příplatek“.

Nejdůležitější otázka však pochopitelně zní, jak se nové STi řídí. A já odpovídám – záleží na tom, jestli patříte k té sortě lidí, která by pořád dokázala nastavit časovač na videorekordéru z roku 1989.

Abyste rozuměli, pod levým loktem najdete malý panel obnášející řadu tlačítek a zkratek, jaké nemají obdoby v žádném jiném autě. Nejprve si nastavíte citlivost plynového pedálu. A pak si z šesti různých možností vyberete, kolik výkonu má počítač posílat do přední nápravy a kolik do zadní.

Anebo se můžete spolehnout na automatiku, kterou odemknete prostřední diferenciál a pošlete většinu točivého momentu dozadu, popřípadě na Auto +, kterým pošlete většinu síly naopak dopředu. Čímž se dostáváme ke třem různým nastavením dynamiky vozu – systém řízení trakce kol můžete zapnout, trochu vypnout nebo hodně vypnout.

Nemám nejmenších pochyb, že na okruhu, kde nečíhají radary a nic nejedzí v protisměru, strávíte spoustu radostných hodin štelováním přesných podmínek, za kterých si přejete zavrtat do pneumatik. Jenže víte vy co? Na silnici, i když jedete docela ostře, můžete mačkat a nastavovat, co vás napadne, ale rozdílu nepoznáte, ani co by se za nehet vešlo.

Osobně Subaru podezřívám, že ten panel do nové Imprezy namontovalo, jen aby fandové a majitelé měli na srazech o čem debatovat. Podobně jako když člověk každému, koho se uvolí svézt, nezapomene vysvětlit, že tím červeným tlačítkem se vypíná systém řízení trakce kol, ale ve skutečnosti se ho ještě ani nedotkl.

Upřímně řečeno, já vypínám řízení trakce, jedině když mě zabírá kamera na okruhu *Top Gearu*. Ale na cestě? Nikdy. A stejné je to i s STi. Když jsem všechna ta tlačítka na ovládacím panelu důkladně vyzkoušel a zjistil, že se nic moc nezměnilo, přepnul jsem všechno na automatiku a nechal jsem to tak.

V tomhle módu je STi jasně lepší než WRX. Drsnější, pevnější a podstatně rychlejší. Pořád trpí nedotáčivostí, při libovolném nastavení, což mě rozčilovalo i u předešlého modelu. Něco se ale přece jen změnilo – povědomý zvuk čtyřválcového boxeru je ten tam. A protože nový 2,5litrový motor zní dost fádně, doporučuju připlatit si za sportovní výfuk Prodrive, který jízdu aspoň trochu oživí.

A tak i když Subaru pravděpodobně vyrábí ta nejpoctivější auta, jaká jsou dnes na trhu k mání – hondy vedle nich vypadají jak jihoamerické junty – nová STi není pěkná na pohled ani na poslech, je jen chudě vybavená a nenabízí takové vzrůšo, jak by se mohlo podle té trojitě brady a čtyř výfuků zdát. Zkrátka a dobře jsem si ji moc neužil.

Pročež si myslím, že by člověk musel být padlý na hlavu, aby si ji koupil. Takže pokud jste fandové Subaru s šatníkem plným triček a kšiltovek s hvězdným logem, budete z ní nadšení.

20. ledna 2008

Clarkson o dopravní bezpečnosti

Na jednu stranu mě kritizuje jistý šéf dopravní policie ve Skotsku, že nabádám lidi k rychlé jízdě, a na straně druhé mi velšský parlament nemůže odpustit výrok, že veřejná doprava je akorát pro chudé. Tak ať si vyberou – jedno, nebo druhé. Můj hřích je prostý. Mám rád auta.

Když jsem minulý pondělí uháněl po M20, všiml jsem si, že většinu rychlostních kamer podpálili vandalové. Ti pitomci vážně nemají rozum. No řekněte, není to krajně absurdní, zločinné a stupidní, že vrahové oněch nákladných zařízení, která denně zachrání tisíce životů, se zaměřili na M20... a pak toho nechali? Proč nepokračovali dál? Z hlavy mě napadá hned šest kamer na trase mezi mým domem a prací, kterým by trocha benzínu a krabíčka sirek vyloženě prospěly.

Už dnes v každém křoví a v každé zaparkované dodávce číhá na 6 000 rychlostních kamer, a stát nepřestane, dokud nesníží nehodovost na nulu. Což se nestane nikdy.

Cyklonácci svými zelenými cyklostezkami zardousili už třetinu všech silnic, a teď chtějí zhltnout i ten zbytek.

Třetinu všech zraněných a mrtvých v důsledku dopravní nehody představují mladí muži, kteří se věkově pohybují v překvapivě úzkém rozmezí sedmnácti až devatenácti let. Jde o náramně nebezpečný věk, poněvadž v sedmnácti je člověk nasáklý testosteronem a pln mladické víry ve vlastní nesmrtelnost. Tak tomu bylo, je a bude. Sedmnáctiletého kluka zkrátka k rozumu nepřivedete.

Řidiči, kteří zabloudili, jen v Londýně každý rok zbytečně najezdí 42 milionů kilometrů. To je jako cesta z Los Angeles do New Yorku – 9 200krát. Představte si toho proplývaného benzínu.

Dopravní předpisy pamatují na řidiče-seniory mnoha speciálními pravidly a doporučeními. Já mám taky jedno – šlápněte na to krucinálfagot.

Všichni dnes jak posedlí papouškují floskuli, že rychlost zabíjí. Nesmysl. Smrtelný je naopak bleskový přechod z mnoha kilometrů v hodině na nulu.

Zkušenost z praxe – pokud řídíte auto, které má míň než 100 koní, není bezpečné vyjíždět na dálnici z pomalého pruhu, vidíte-li ve zpětném zrcátku jiné auto... i kdyby od vás bylo třeba pět kilometrů. A s autem, které má míň než 60 koní, není bezpečné vyjíždět z pomalého pruhu vůbec.

27. ledna 2008

Nebeský spasitel Jaguaru v celé své bídě

Jaguar XF SV8

Kolem chystaného Jaguaru XF bublá spousta důležitých otázek. Kolik bude stát? Kdo bude tu automobilku vlastnit zítra? A jak to, že Tony Blair už jednoho má, když se ještě oficiálně neprodává? Ovšem nejpodstatnější otázka ze všech zní – jak je u všech všudy možné, že nějaký Jaguar ještě vůbec existuje?

Problémy začaly v půlce sedmdesátých let minulého století, kdy byl Jaguar přidruženou organizací Komunistické strany. V té době byl celý British Leyland tak okouzlen sovětským ideálem, že nechybělo málo a svou pobočku přejmenoval na „Odštěpný závod velkoobjemových vozů“. Divím se, že nikdo nenavrhl „Zil“.

Jaguara nakonec odkoupil Ford, který bohužel nikdy nepochopil, o čem tahle značka vlastně je. Takový Aston Martin nebo Land Rover řídili manažeri Fordu velmi kompetentně, ale z Jaguaru byli zkrátka jeleni. Dodnes ani nevědí, jak se správně vyslovuje.

A tak nám v průběhu let nabídli nový XJ, který vypadal jako tlustší verze starého XJ. Dále vymysleli typ X, což bylo takové dražší Mondeo, a typ S, což byl starý Lincoln navlečený do anglického tvídu. S nozdrami náruživého konzumenta šňupacího koksu.

Přirozeně jsme se dočkali i nového XK, což bylo znamenité auto. Nicméně koupit si jej bylo jako vylézt na střechu velmi vysoké budovy a s megafonem ruce celému světu sdělit, že si nemůžete dovolit Aston Martina.

No a pak samozřejmě Ford prošťustroval všechny své peníze, a vzápětí i ty, které vytahal z kapes svým filiálkám. A tak zatímco technici a stylisté makali na novém XF, podal si Ford inzerát: „Hledá se: Vážný kupec automobilky, které nikdo nerozumí. Už dvacet let nevydělala ani vinnu. Minimální nabídka jedna miliarda. Dále prodám nebo vyměním Land Rover.“

Věřte nebo ne, zájem prý projevila indická automobilka Tata, výrobce notorických kostitřasů pro lidi, které nebaví věčně padat ze skútrů. Vsadím se, že Gándhí se teď na onom světě chechtá, až se za břicho popadá. A vy že jste celí smutní z toho, jak hluboko kdysi slavný britský výrobce klesl. Já se ale ptám – je ke smutku nějaký důvod? Byl vůbec kdy Jaguar tak skvělý, jak si všichni myslí?

Jasně, lidé v pletených vestách si teď nejspíš samým rozhořčením překousli dýmku. Určitě mi teď připomínají, že v osmačtyřicátém byl XK 120 nejrychlejší sériově vyráběný vůz na světě a že typ D skloubil skořepinovou konstrukci s leteckým designem. A že s Loftym Englandem za volantem vyhrál v šestapadesátém Le Mans.

To všechno je pravda. Jenže tvrdit, že Jaguar je skvělý dnes, protože válel před šedesáti lety, je jako tvrdit, že Egypt je dnes světová velmoc, protože měl kdysi faraony. Faktem zůstává, že za mého života se úspěchy Jaguaru daly spočítat na prstech jedné ruky.

Lidem sice dnes vlhnou oči při vzpomínce na Mk2, ovšem jak jsme viděli v seriálu *The Sweeney*, kdykoli se mu na paty pověsila Granada Ghia, okamžitě boural do hromady lepenkových krabic.

V 80. letech ke všemu na televizních obrazovkách zazářil jako hvězda londýnského podsvětí Arthur Daley, jehož komediální vlohy zatlačily do pozadí vše, co na okruhu Le Mans dokázal Lofty England. Ve výsledku se z jagů stala auta pro pochybná individua a pijáky vodky s tonikem. Jinými slovy, do jaguaru jste sedli, jedině když jste měli taxíka v servisu.

Ford se zkusil vrátit na výsluní s modelem XJ220, to ale skončilo fiaskem. Zákazníci složili zálohu na avizovaný supersport, který měl mít dvanáctiválec a pohon na všechna kola, a tak je vcelku pochopitelně namíchlo, když zjistili, že XJ220 má ve skutečnosti pohon na zadní kola a motor z Austinu Metro. Někteří se své zálohy začali domáhat zpět a Jaguar dokonce zažalovali.

Dále jsme se dočkali modelu XJR-15, který hodně boural, a dobrodružného výletu do světa Formule 1, který rovněž skončil neslavně, jelikož vůz Jaguaru buď vůbec nenastartoval, nebo na trati chytl plamenem, nebo se loudal někde na chvostu.

Jak tedy vidno, lidé tak nějak mají za to, že historie téhle značky je bohatá a skvostná jak mahárádčův župan, jenže ve skutečnosti jde o všehochuť stávek, nespolehlivosti, taxikářů, nezdarů, vodky, toniku a veřejné ostudy. Dokonce bych se nebál tvrdit, že celá slavná reputace Jaguaru stojí na jednom jediném autu – modelu E, nezapomenutelné klasice z roku 1966.

Proto nás dnes zajímá, kde se jaguary vyrábějí. Proto nám není fuk, kdo tu automobilku vlastní. A proto jsme zvědaví na nový XF. Jak tedy dopadl?

Nejprve vzhled. Jaguar nám namlouvá, že XF jako by z oka vypadl senzačnímu prototypu představenému před pár lety, mě ale nepřesvědčil. Některé epesní detaily – puky na kapotě ostré jak dobrman nebo přední světlomety úzké jak břitva – se do finálního produktu neprobojovaly.

A nezlobte se na mě, ale tvrdit, že obě verze mají stejné proporce a profil, je jako tvrdit, že já mám stejné proporce a profil jako Brad Pitt. Taky že jo. Akorát že si nás dva ještě nikdo nikdy nespletl.

Kdyby Jaguar nikdy s žádným prototypem nevyrukoval, neměl bych nejmenší představu, jak dobře mohl XF vypadat. Jenže já ji bohužel mám, a tak si nemůžu než postěžovat, že co se vzhledu týče, nejsem ze sériového modelu nadšený.

Upřímně řečeno, když jsem se jednoho dne vrátil domů a uviděl jej zaparkovaný před garáží, pomyslel jsem si, že je to nejspíš nové Mondeo,

a další dva dny si na něj ani nevzpomněl. Když jsem jej pak konečně vzal na projížďku, mé zklamání se prohloubilo. Ztlumené přední reflektory jsou moc mátožné, přepínač světel je na páčce pod volantem – jak to bývá u aut, na kterých se šetřilo – tempomat stávkoval, plyn reagoval mdle, obrazovka navigace se tak leskla, že jsem na ní nic nepřečetl, a když jsem vypnul motor, přestalo fungovat ovládání oken.

Další problém vězí v samotném startování. Jaguar, jako dnes všichni ostatní, se pokusil vymámit pár bodíků navíc od agentury NCAP, která posuzuje bezpečnost nových modelů, a tak vyměnil tradiční zapalování na klíček, o které si může řidič při čelním nárazu poranit koleno, za módní startovací tlačítko. Jenže na rozdíl od všech ostatních to zpackal, a tak tlačítko občas prostě nereaguje, a já nemám ponětí proč.

Vím ale jedno – když jsem poté, co jsem vystoupil a zjistil, že mám stažené okno, znovu nasedl a hodnou chvíli se snažil vdechnout do startéru život, kolotal už ve mně spravedlivý hněv.

A to nemluvím o převodovce. Je to normální automatika, kterou můžete vypnout jedním ze dvou pádel za volantem. Fajn. Jenže pokud podřadíte dejme tomu na čtyřku, převodovka se sama nevrátí do automatického režimu. Musíte si na kolečku, které nahradilo řadicí páku, zvolit „Sport“, a pak znovu „D“. Což je dost únavné. Je znát, že Jaguar postavil nový model doslova za pár šupů. Jo a vzadu není místo na nohy.

Je to zvláštní, ale přes to všechno jsem si jízdu v XF neskutečně užil. Kdybych si měl vybrat mezi ním a obdobou od BMW, Audi nebo Lexusu, neváhal bych ani sekundu. Tak především, kabina působí ohromně útulným dojmem. Díky vysoké středové konzole si připadáte jako zavinutí v peřince. Použité materiály jsou šik a moderní, jako půjčené z curyšského letiště. Kůže je ručně šitá kontrastní nití a modré vnitřní osvětlení je boží. Uvnitř zkrátka nemá XF s tradičním jagem nic společného. A to je určitě dobře.

A jako typický jag ani nejezdí. Tak zaprvé je poměrně hlučný a pružení je tak tvrdé, že by slabšímu jedinci vytráslo vlasy z hlavy. Nikdy ale není vyložené otravné, jako je tomu třeba u audi. Máte pocit, že je zkrátka pevné a sebevědomé a že se nemusíte bát pořádně přišlápnout plyn.

A co slíbí, to splní. XF má možná motor z Noemovy archy, ovšem na dlouhé jízdy i křivolaké okresky je fantasmagorózní. Na nějaké BMW můžete s klidem zapomenout. Nový jag je vyvážený. Svalnatý. A po chvíli vám bude úplně ukradené, že se světlo zapíná na páčce pod volantem a že tlumená přední světla jsou na houby. Rozzářený úsměv od ucha k uchu vám bude osvětlovat cestu líp než dálkové xenony.

Jaguar XF je tedy vůz, který je mizerný, a zároveň skvělý. Zastaralý, a zároveň supermoderní. Vůz, který vás dokáže rozzuřit i rozesmát. Jak už to tak ale s láskou k autům bývá, ve finále mi přirostl k srdci, třebaže to

neumím vysvětlit. Zkrátka jsem se těšil, až s ním zase někam vyrazím. A teď, když mi ho odvezli, se mi po něm stýská.

Když to všechno sečtu a podtrhnu, něco mi říká, že Jaguar, po čtyřiceti letech bídy a strádání, chytl setsakramentskou druhou mízu.

10. února 2008