

AUTO & MOTO

in.ihned.cz/auto-moto

vestice. Na první pohled byla totiž neuvěřitelně megalomanská: postavit nejsilnější, nejrychlejší a nejdražší sériové auto na světě.

Přes dlouhé peripetie, kdy se pod kapotou prototypů modelu Bugatti Veyron střídaly motory a měnily jejich výkony, se v roce 2005 svého vysněného auta dočkali první zájemci. Za milion eur získali auto, které, pokud vypnou klimatizaci a zavřou všechna okénka, dokáže pokořit rychlost 400 kilometrů v hodině.

Původní plán počítal s padesátkusovou sérií, objednávky se však hrnuly s nečekanou intenzitou. Především zájem kupujících z Dálného východu nakonec rozhodl o tom, že se automobilka odhodlala postavit 300 kusů. I takové číslo se však záhy ukázalo jako zbytečně skromné. Prodloužení kariéry má proto veyronu zajistit otevřená verze Grand Sport, kterou si 150 zájemců může za cenu 1,4 milionu eur bez DPH objednat od března příštího roku. Ve stejný čas má automobilka představit také speciální „závodní“ verzi Veyron GT s výkonem 1350 koní a maximální rychlostí 425 km/h.

Ferdinand Piëch se domnívá, že za úspěchem veyronu stojí jeho univerzálnost. „Navzdory jeho ohromujícímu výkonu to není žádné monstrum, které musí před jízdou ladit celý tým techniků. Veyron je auto, které normálně nastartujete a můžete s ním vyrazit, kam jen chcete.“

Ani geniální vizionář však nemusí za všech okolností správně odhadnout situaci. Ferdi-



Smart Roadster byl pro svůj netradiční design označován za auto pro myšáka Mickeyho. Dnes by měl možná úspěch, automobilka jej však už před třemi lety pro malý zájem stáhla z výroby.

nandu Piëchovi se to stalo ve chvíli, kdy chtěl přetvořit Volkswagen v luxusní značku, která by dokázala konkurovat největším sedanům od Mercedesu a BMW. Hlavním pomocníkem v tomto záměru měla být limuzína Phaeton, která má zdánlivě vše, co se od takového auta očekává: majestátní vzezření, komfortní podvozek vypůjčený z vozů Bentley a pod kapotou podle chuti třeba i dvánáctiválec. Nechyběla ani pečlivě vypracovaná marketingová strategie. Montáž probíhá v nově postavené Skleněné továrně na dřevěných parketách a přejímka vozu zákazníkem přímo na místě výroby v Drážďanech připomíná slavnostní divadelní představení.

Jenže se ukázalo, že to všechno nestačí. Především trh v USA, od kterého si automobilka slibovala nejvíc, zcela selhal. Američa-

né, kteří si Volkswagen dodnes spojují hlavně s „broukem“, přeměnu na luxusní značku nepřijali. Volkswagen proto phaeton v roce 2006 z tamního trhu stáhl a svou pozornost nyní upíná k Evropě. Roční produkce 5000 phaetonů je však daleko za původním očekáváním.

Smart předběhl dobu

Každá automobilka se snaží přesvědčit potenciální kupce, že právě jejich nový model nezbytně potřebuje. Nově založená značka Smart se v roce 1998 rozhodla jít ještě dál. Chtěla přemluvit motoristy, že ke svému životu potřebují dvoudmístný, jen 2,5 metru dlouhý vozík, který nabízel za cenu auta se čtyřmi sedadly.

Nadšenců, kteří ideu konstruktéra Nicolase Hayeka v té době ocenili, nebylo mnoho. Ještě o šest let později stála automobilka před krachem, a zejména americké vedení tehdejšího koncernu DaimlerChrysler si přálo její konec.

Nakonec došlo jen k seškrtání výrobního programu. Z nabídky autosalonů zmizel čtyřmístný Smart Forfour i sportovní dvousedadlový roadster. Zůstal jen původní smart „pro dva“, který mezitím dostal o něco delší karoserii a začal vydělávat.

V tomto případě by smartu pomohla malíčkost: počkat s výrobou nějakých osm let. Móda mikroaut přichází právě teď a zavedené značky už se na ni připravují. Toyota chystá do prodeje vozík s názvem iQ, Volkswagen bude mít svůj Up! a Fiat plánuje oživit slavné Topolino. ■

JAKUB STEHLÍK
Foto: automobilky



Nejluxusnější Volkswagen všech dob měl často smůlu. Nejprve jej novináři kritizovali za namyšlené jméno, které si vypůjčil od syna boha slunce Héliá. A nedlouho po premiéře v roce 2002 musela automobilka přerušit jeho výrobu, když logistické centrum ve Friedrichstadtu postihla povodeň.

Nejúspěšnější „propadák“ všech dob: Volkswagen brouk

Když v roce 1945 vstoupila do Německa spojenecká vojska, neváhala v rámci válečných repatriací zabavit veškeré vybavení tamních automobilek včetně modelové dokumentace. S jedinou výjimkou: o zařízení firmy Volkswagen a plány na výrobu lidového vozíku neměla žádná vítězná mocnost zájem. Důvod? Vzduchem chlazený motor umístěný nad zadní nápravou byl už v roce 1945 považován za nepřekonatelně zastaralý. Němcům tak jejich Volkswagen brouk zůstal „za trest“ a jeho výroba se pod americkým dohledem rozběhla už v létě roku 1945. Hvězdné obdo-

bí zažil brouk v 60. letech, kdy se stal nejprodávanějším zahraničním vozem v USA. A když v roce 1978 zastavil Volkswagen jeho produkci v Evropě, přestěhoval výrobu do Brazílie a Mexika, kde se dodnes montuje jeho nástupce s názvem New Beetle.

Rok 2002 byl ve znamení oslav, když z výrobních pásů v mexickém Pueblu sjel brouk s pořadovým číslem 21 000 000. Ještě téhož roku však brouk přišel o prvenství, když jej z trůnu nejprodávanějšího auta všech dob definitivně sesadilo jiné auto. Volkswagen Golf.



Volkswagen brouk v podobě, jakou měl v roce 1957.