

# SPEED

12/19

20 LET S VÁMI 1999-2019



# Lamborghini

## URUS

Není to jen „leštěnka“!

+ **64**  
**STRAN**  
Zimní  
příloha

### TESTY

Audi SQ5  
VW T-Roc R  
BMW M850i  
vs. Lexus LC 500  
Land Rover Discovery Sport  
MINI John Cooper Works  
Mitsubishi L200  
Toyota RAV4  
Peugeot 208



### NOVINKY

#### JAGUAR VISION GT COUPÉ

Elektrický supersport pro virtuální svět. Zatím.



### HISTORIE

#### 120 LET FIATU

Ta nejlepší auta za dobu existence automobilky z Turína.



### TOMÁŠ RICHTR

JAK SE Z FANOUŠKA STAL  
KOMENTÁTOREM F1?

CENA 99 Kč / 4,59 €



# SWISS

Je čtvrtěk dopoledne, nasedám v Praze do letadla směr Ženeva a těším se jako malý kluk. Příští čtyři dny strávím v petrolheadském nebi a na jedněch z nejkrásnějších silnic Evropy budu prohánět pět úžasných supersportů. A k tomu, jen tak mimochodem, poznám krásná místa, skvělé lidi, výbornou gastronomii a dechberoucí scenerie švýcarských Alp. Kdysi jsem se živil jako motoristický novinář a auta mám stále hluboko v srdci, takže se pokusím vám tento road trip zprostředkovat s pokorou a vášní ke všemu, co lze shrnout legendárním rčením carpe diem.



**Z**ačnu tím, že není potřeba být motoristickým novinářem ani závodníkem, abyste se mohli skutečně svobodně projet auty z plakátů. Stačí se dobře učit, dědit nebo prostě našetřit a ve správný čas se přihlásit do české agentury Ricard & Bonette, která podobné výlety pořádá. V podstatě se jedná o podobný zážitek, jaký zažívají redaktoři mého oblíbeného britského měsíčníku, když se jednou za rok volí nejlepší sportovní auto roku. Kluci vyrazí do Skotska, mydlí to na krev na tamních silnicích s nejlepšími auty daného roku, večer si dají pivo a nějaké stew nebo fish & chips, pokecají, jdou chrnět a další den znovu. Dream job v praxi.

## HODINKY & HONDA NSX

OK, jdeme na to. První den je relaxační, míříme do jedné z nejstarších

hodinářských manufaktur Švýcarska, firmy Breguet, prohlížíme si neskutečné mistrovství švýcarských hodinářů v praxi, zkoušíme si na packu hodinky v ceně Lamborghini Aventador a zasnění odcházíme do hotelu. Zbaštíme vynikající steak, zapijeme to lahodným vínem a jdeme na kutě. Ráno vstáváme brzy do nádherného počasí a míříme na místo na kraji Ženevy, kde na nás čeká skupinka vymydlených sportovních aut, konkrétně dvě Hondy NSX, Lamborghini Huracán Spyder, Mercedes AMG GT-C Roadster, Ferrari 488 Spider (zajímavé, jak Lambo má drsný Spider a Ferrari o něco méně radikální Spider) a Porsche 911 GT3. Náš instruktor a vedoucí vůz jsou hodně rychlá dvojka, je to BMW M2 Competition, které na stránkách SPEEDu už sesbíralo nejen jeden vavřín.

Nejprve sedám do Hondy. Bože, na tohle vzácné auto jsem se těšil snad nejvíce ze všech, protože v Čechách ho řídila jen hrstka lidí a i v naší skupince je výjimečné. Proplétáme se ulicemi Ženevy a NSX je doslova pohodové. Je z něj dobře vidět, posez v nijak extrémním sedadle je uvolněný, podvozek je poddajný a devítistupňová dvouspojková převodovka je ve standardním režimu nenucená. Řeklo by se supersport na každý den - a vlastně proč ne? Po pár desítkách nudných kilometrů předpisovou rychlostí na dálnici míříme na vrchol průsmyku Marchairuz a M2 přede mnou ukazuje, proč je to tak úžasné auto. Honda má proti BMW o 170 koní vyšší výkon a podstatně vydatnější točivý moment, ale díky hybridní technologii také téměř hrozivých 300 kg nadváhu, nicméně nemá vážnější problém se M2

# MADE

„ Díky okamžitě dostupnému točivému momentu tří elektromotorů a všem poháněným kolům reaguje NSX v pikosekundě na jakoukoli pobídku plynem. “

udržet, přestože instruktor Martin jede pekelně rychle. Pohonné ústrojí bez debat nejsložitějšího auta v naší skupině zahrnuje uprostřed uložený dvěma turbodmychadly přepíňovaný V6 o objemu 3,5 litru, který sám o sobě produkuje více než slušných 500 koní a 550 Nm dostupných od 2000 min<sup>-1</sup>. Dále elektromotor o výkonu 47 koní (148 Nm), umístěný mezi motor a převodovku, který vyhlazuje prodlevu turbodmychadel, a dva elektromotory, každý v jednom předním kole. Mezi zadními koly je mechanický samosvor, přední kola s elektromotory (každý má 36 koní a 73 Nm) používají vyspělý software vektorování točivého momentu, takže NSX s Huracánem jsou jediné dvě čtyřkolky v naší sestavě. Jen pro pořádek, systémové parametry pohonné jednotky jsou 580 koní a 646 Nm.

Nemá cenu se bavit o tom, že Honda může jet pár kilometrů čistě na elektřinu, to je tak na výjezd z podzemní garáže, ale akcelerace z jakékoli rychlosti je její parádní disciplína. Díky okamžitě dostupnému točivému momentu tří elektromotorů a všem poháněným kolům auto reaguje v pikosekundě na jakoukoli pobídku plynem, v zatáčkách zásluhou chytrého softwaru a vektorování točivého momentu na předních kolech neskutečně maskuje svoji hmotnost a je to celé nastavené tak, že si jízdu užije opravdu každý, naše jediná žena ve skupině toho byla jasným důkazem. Prostě namíříte auto do zatáčky, relativně měkce nastavené magnetoreologické tlumiče mírně zakleknou na zatížené kolo, řídicí jednotka v nejostřejším režimu pošle výkon a točivý moment na vnější přední kolo, které stočí

auto do zatáčky, a jakmile se hmotnost začne přesouvat dozadu, zapojí se zadní náprava se samosvorným diferenciálem a přepíňovaný šestiválec s elektromotory vás vystřelí na další rovinku. Slabší článek „našeho“ rubínového auta byly standardní ocelové brzdy, které pro běžné používání určitě s přehledem stačí, ale při opravdu ostré jízdě jim brzy začnou docházet síly. Naštěstí jsou v příplatkové výbavě i karbon-keramické kotouče, které mělo druhé (modré) auto, a ty fungovaly zcela bez výhrad. Celé je to trošku playstation styl, ale o kus zábavnější než třeba Nissan GT-R. Velice působivé, ale stojí Honda za ty nekřesťanské peníze (cca 4,5 milionu korun)? Je exotická, krásná, pekelně rychlá, přístupná, ale u většiny účastníků našeho švýcarského dobrodružství nakonec skončila na posledním místě. >>

” S výkonem 557 koní a točivým momentem 680 Nm nemá GT-C žádný problém udržet se ve stoupání opět vražedně rychlého certifikovaného BMW instruktora v M2 Competition. “



Ženeva, jedno z nejdražších měst světa, je obklopena majestátními horami. Na Mont Blanc je to autem necelých 100 km.

## SÝROVÉ POHLAZENÍ

Zastavujeme v pohádkovém městečku Gruyères a pěšky stoupáme k hradu na kopci. Toto místo je turistická atrakce hned z několika důvodů. V okolí je produkován legendární stejnojmenný sýr, který se báječně hodí pro sýrové fondue. V roce 2009 ho ve Švýcarsku bylo vyrobeno přes 26 000 tun, čímž poprvé v historii překonal legendární ementál. Spolu s další klasikou - sýrem raclette - jsme ho ochutnali v jedné z nejstarších sýrových restaurací světa, dřevěná stavba má na kontě skoro dvě stě let provozu. Není dobré zvyšovat hmotnost auta, když se chcete pořádně projet, ale nedalo se odolat, bylo to doslova gastro porno. Po obědě jsme narychlo zkoukli legendární bar slavného švýcarského tvůrce Vetřelce H. R. Giger (biomechanicky úchylný interiér vážně stojí za to) a dokouleli se na parkoviště, kde nás čekala výměna aut.

Dalším pánem na holení je Mercedes AMG GT-C Roadster. Jediné auto v naší pětce s motorem vpředu je komiksově tvarované a ve žluté metalíze s černými koly rozhodně nikde nezapadne mezi průměr. Navíc jeho dvojicí turbodmychadel přeplňovaný čtyřlitrový V8 zní přesně tak, jak čekáte a chcete.

Jako kombinace poctivého amerického muscle caru a legendární německé stíhačky z druhé světové války, Messerschmittu BF 109. Je to Mercedes, takže auto je senzačně postavené a má nádherný interiér se všemi hračkami. Má konfigurovatelný digitální přístrojový štít a vyspělý infotainment, kterým je vybavena mj. i Honda, ale je to jako srovnávat Nokii 3310 s nejnovějším iPhone. Všude jsou lány Alcantary, perfektních švů v barvě karoserie, krásných detailů a komfortních prvků, jako je systém air scarf, který vám fouká teplý vzduch zezadu na krk. Vzadu je použitelný kufr, a pokud bych si měl vybrat auto na letní projížďku Evropou ze severu na jih někde na Azurové pobřeží, vybral bych si rozhodně právě AMG.

Jedeme nahoru do průsmyku Jaunpass a řídí můj spolujezdec Michal. S výkonem 557 koní a točivým momentem 680 Nm nemá GT-C žádný problém udržet se ve stoupání opět vražedně rychlého certifikovaného BMW instruktora v M2 Competition. Nahoře zastavujeme na vyhlídce plné korejských turistů, kteří si náš konvoj zběsile fotí a natáčejí. Michal řídí ještě dolů a mě celá tahle paráda čeká znovu, takže nahoru

a dolů. Na horním parkovišti doplňujeme do některých aut olej, Hondy lehce protestují s přehřátými elektromotory, ale po chvíli odpočinku jedeme zase pilu z kopce dolů. Silnice jsou úzké, leading car M2 hlásí vysíláčkou do každého auta potenciální problematická místa na cestě, což jsou cyklisté, obytné vozy, turisté a krávy, snažíme se o maximální bezpečnost a ohleduplnost ke klidnému, až hobitímu okolí. Mercedes je se svojí koncepcí s dlouhým předkem, sedačkami těsně před zadní nápravou a motorem vpředu uprostřed úplně jiné auto než Honda. Při rychlých změnách směru si musíte okamžik počkat, než se přední náprava uklidní a zatíží. V nájezdu do zatáčky je řízení lehoučce nervózní a lehké, ale jakmile se hmotnost auta při zatáčení opře do vnějšího předního kola, je už všechno v pořádku. AMG krásně předá energii zadní části auta, která se s říditelnou zadní nápravou z AMG GT-R opře o široké pneumatiky, elektronicky řízený samosvor a trakce je na auto s motorem vpředu fantastická, minimálně na suché silnici. GT-C je ale dost těžké, váží skoro 1700 kg, takže bych určitě v příplatkové výbavě na prvním místě zaškrtnl karbon-keramické brzdy, které nejsou nutné pro >>



Sluneční brýle příliš vhod, vysoko  
v horách slunce pálí o sto šest.



Masivní patníky dodávaly alespoň nějaký  
pocit bezpečí, často ale chyběly úplně.

dejme tomu hodně rychlé výletní tempo, ale pokud auto trápíte na krev, jsou nezbytné. Po dvojím sjezdu z Jaunpassu jsme obří vrtané kotouče a masivní přední šestipístkové třmeny nachytali v nedbalcích a z kol se nám kouřilo jako z jamajského baru.

Přesouváme se už klidným tempem do naší dnešní cílové destinace, krásného horského střediska Grindelwald. Mercedes je na pohodové projíždění krajinou perfektní a pohodlný společník, ale nic jiného bych ani nečekal. Cestou zastavujeme na malém letišti místní záchranné služby, odkud jsou rovněž pořádané vyhlídkové lety vrtulníkem nad tamními monumentálními štíty. Část naší skupiny míří helikoptérou na koulouvačku na ledovec, ale já jsem tady proto, abych jezdil auty.

## VZHŮRU AŽ DO OBLAK

Takže беру modrou Hondu a jdu krátce znovu vyzkoušet rozdíl v příplatkových brzdách. Provoz je bohužel hustý, a tak se brzy vracím zpět. Na krátkou cestu do hotelu si беру Porsche 911 GT3 a už z prvních kilometrů je jasné, že tohle auto je třída sama pro sebe. Poslední generaci jsem ještě neřídil a podivná červená barva s černými koly nejsou můj šálek kávy, ale pokud se týče technické specifikace auta, je všechno v nejlepším pořádku. Karbon-keramické brzdy, dvouspojková převodovka PDK, karbonová skořepinová sedadla à la 918 a Alcantarou potažený volant s červeným páskem, označujícím středovou polohu. I přes nemožnost nastavit sklon opěradla je pozice za volantem dokonalá, s tak akorát nataženými nohama a volantem krásně blízko hrudníku. Sedí se nízko, ale přesto je z auta skvělý výhled, kromě snad pohledu do zpětného zrcátka, kde je přesně uprostřed zadního okna obří křídlo. Ale řekněme si to na rovinu, GT3 (i přesto, že je prodávána verze s výsuvným křídlem) bez zadního surfového prkna prostě není GT3 a málokdo se vám při svižném tempu bude tlačit na zadek, takže to vlastně žádný problém není. Auto si prostě obléknete jako rukavice a jedete. Po příjezdu klukům z agentury pomáhám dotankovat auta a v hotelu na nás čeká super večeře, wellness a nádherné hvězdné nebe. Vypadá to, že další den bude opět krásně, a tak nad skleničkou vášnivě diskutujeme o autech, dojmech z prvního dne a o půlnoci jdeme do věčných lovišť. Ráno vstáváme brzy a před hotelem už



čeká naše flotila. Míříme do fantastického průsmyku Susten Pass a sluníčko zahřívá tamní skvělé silnice. Nahoru na Susten jedu v 911 GT3 jako spolujezdec, a když slyším nenapodobitelný mechanický zvuk plochého atmosférického šestiválce, vytočeného do 9000 min<sup>-1</sup>, srbí mě ruce a nemohu se dočkat. Nahoře dáváme kafe a konečně opět usedám do úzké, ale přesto celkem pohodlné skořepiny Porsche. Cesta dolů vyžaduje maximální koncentraci, protože silnice je klikatá, úzká a na většině míst nad několikasetmetrovými srázy nejsou ani svodidla. Jediná chyba může znamenat fatální následky, ale naštěstí právě sedím v téměř závodním autě, pro které jsou prudké sjezdy a dokonale přesné navádění do zatáček až děsivě samozřejmé a snadné. Páni, to je stroj! Spolu s výrazným nárůstem rozměrů ve srovnání s generací 997.2 a posunutím vzadu uloženého plochého motoru blíže ke středu auta získala aktuální GT3 991.2 další dávku jistoty a vyvážení navíc, takže můžete klidně brzdit hluboko do zatáčky bez sevřených půlek, že vás začne zadek předbíhat. Brzdy jsou fenomenální, s dokonalým cítem a můžete se na ně vždycky spolehnout. Celé auto je neskutečně pevné a mechanická

integrita všech pohyblivých součástí je něco, co jsem dosud v žádném jiném autě nezažil. Jestli je NSX intergalaktický koráb a AMG mocné Thórovo kladivo, pak 911 GT3 je skalpel Bohdana Pomahače. Beznadějně jsem se zamiloval.

Po hodně rychlém sjezdu pokračujeme nahoru do průsmyku Grimsel a jsem v 911 GT3 sám, takže se mohu všemi smysly soustředit na chování auta. S ultra lepicími cupovými pneumatikami Michelin a na zahřáté silnici je 911 GT3 tak jistá a ovladatelná, až to bere dech. Předek stále čenichá nad povrchem silnice jako nadřazený pes, řízení s elektrickým posilovačem nemá daleko k dokonalosti a odkazu svých hydraulických předků. Zadní náprava zatížená motorem má i díky masivním zadním gumám o rozměru 305/30 ZR 20 neskutečnou mechanickou přilnavost, a pokud vypnete systém kontroly stability, můžete i na těchto úsporných silnicích v hodně utažených vraccčkách na první dva převodové stupně lehce klouzat, úplně přirozeně a nezáludně jemně pohazovat zadkem. Nejsem ale, na rozdíl od SPEED party Hanke & Kubík, žádný drifter, takže si užívám jistotu a preciznost, s jakou tlumiče, pružiny, stabilizátory a zavěšení >>

” S ultralepivými cupovými pneumatikami Michelin a na zahřáté silnici je 911 GT3 tak jistá a ovladatelná, až to bere dech. “

Část naší skupinky se vydala stavět sněžuláka vysoko na ledovec. Vrtulník je vhodný dopravní prostředek.



Modrá Honda NSX byla zezadu k vidění vzácně, vybavena „velkou“ vysílačkou totiž většinou naší skupinu uzavírala.



NSX je v Evropě vzácné auto a má nesmírně komplikovanou pohonnou soustavu. V konkurenci ostatních supersportů se neztratila, ale ani vložena nezazářila.



Tradiční švýcarské fondue jsme si vychutnali ve velmi stylovém prostředí legendární sýrové restaurace.



Tyto výhledy se nikdy neomrzí, silnice se vinou po úbočích hor jako tenké stužky.



Porsche 911 GT3 pronásleduje BMW M2 Competition a chce si ho dát ke svaččině. BMW se ale nechce vzdát snadno a na těchto silnicích je to překvapivě vyrovnané.

absorbují hmotu auta a povrch silnice, bez ohledu na jeho kvalitu. Nepodařilo se mi podvozek nacytat na švestkách, žádné kmitání, bouchání, poskakování, prostě nic. Zabrzdíte z rychlosti 150 km/h na roletě před vracečkou, Porsche se ani nezapotí, nezavlní, nezervózní, prostě zpomalí tak, jak potřebujete, převodovka PDK na pokyn páčky pod volantem bleskurychle podřadí o dva nebo tři „kvalty“ a na výjezdu vás zatížená záď se samosvorem vystřelí na další rovinku. Čtyřlitrový plochý atmosférický šestiválec (500 k a 460 Nm) je ostrý jako břitva a nezpomalují ho žádná turbodmychadla, takže pravá noha má i ty nejmenší modulace výkonu dokonale pod kontrolou. A ten zvuk, když se motor freneticky žene k hranici 9000 min<sup>-1</sup>, hotová nirvána. Pak jen zatáhnout za pravou páčku, cvak, prásk a brúúmmwhuííí opět k omezovači, znovu a znovu. A co je na tom nejlepší, Porsche po celém dni ostrého ježdění působilo, že by to mohlo dělat týden v kuse a ani by se u toho nezapotilo. Do všech ostatních aut jsme dolévali olej, nechávali je odpočinout po rozsvícení výstražných kontrol, ale Porsche jako by

se to netýkalo. Prodám ledvinu, ale musím ho mít. Právem skončilo v hodnocení všech účastníků a ve velmi tvrdé konkurenci na prvním místě.

## RUDÉ MONSTRUM Z MARANELLA

Po obědě v nádherném hotelu Ched v Andermattu vyjždíme na Susten Pass z druhé strany a mě čeká Ferrari 488 Spider. První dojmy ze stojícího auta jsou rozporuplné. Standardní sportovní sedačka je proti té v 911 GT3 pohodlné křeslo, kam sice hravě složím svých téměř 100 kg, ale v bočním vedení je vůle i kvůli hladkému koženému čalounění. Není to ovšem nic hrozného a pořád je to skvělé místo pro zábavu, byť v sedačce lehce povrzává. Ale to k italským sportovním autům i motorům tak nějak patří. Co je ale fantastické, je skutečně prostorný a pohodlný interiér, stejně jako nečekaně objemný zavazadlový prostor v předí. Ferrari by v pohodě zvládlo cestu z Prahy do Nice podobně jako AMG GT-C a klidně byste si mohli vzít dvě středně velké sportovní tašky. Na ovládání některých prvků je potřeba si zvyknout, ale důležité věci jsou naprosto v pořádku.

Posez za volantem, volant samotný, páčky řazení, pedály, velký analogový otáčkoměr. Na silnici je 488 hotové monstrum a je to právě jasně nejrychlejší auto naší skupiny. Jeho uprostřed uložený V8 se dvěma turbodmychadly o objemu téměř čtyři litry dává 670 koní a masivních 760 Nm, které musejí rozpohybovat 1475 kg pohotovostní hmotnosti. Zrychlení na „stovku“ za rovné tři sekundy zdaleka nevypovídá o dynamice auta tolik jako zrychlení z klidu na 200 km/h za 8,3 sekundy. Jestli jsem v nějakém autě měl občas plné ruce práce stíhat našeho instruktora, tak ve Ferrari to bylo dětinsky snadné. I když Martin něco málo najel v zatáčkách, každá trošku delší rovinka smazala jeho náskok jako mávnutím kouzelného proutku. Ferrari rovinky požírá téměř hrůzostrašným tempem a měl jsem pocit, že po každém plném sešlápnutí plynu se ocitám v kůži Hana Sola, když ve filmu Star Wars v lodi Millennium Falcon skočil do hyperprostoru. Zajímavé bylo srovnání zcela odlišných aut, kdy BMW M2 Competition jezdilo na tamních klikatých silnicích a s výborným řidičem za volantem tak rychle, že se mohlo



” Přemýšlím, jestli někdo může požadovat a chtít vyšší výkon v silničním autě a proč by měl... “



No řekněte sami, může být něco lepšího než klikaté horské silnice a šest nadržavených angličáků, od kterých máte klíče?

spolehlivě měřit s mnohem výkonnějšími supersporty. Pro BMW senzační vizitka. Ferrari překvapilo i poddajností, zavěšení má dostatečný zdvih i prostor pro horší silnice a podvozek skvěle absorbuje nerovnosti a horší povrchy. Karbon-keramické brzdy jsou podobně jako u 911 GT3 fantastické, výborně dávkovatelné a nemají žádný problém zkrotit maniakální motor. Upřímně, trochu jsem se Ferrari bál, koncepce s uprostřed uloženým motorem není zrovna přátelská, ale šasi 488 je perfektně nastavené a přístupné, dokonce i s vypnutým systémem kontroly stability. Umí odpustit i chyby, což u supersportů této konfigurace nebývalo zvykem. Přemýšlím, jestli někdo může požadovat a chtít vyšší výkon v silničním autě a proč by měl... Je to balistická střela, silniční verze legendární rakety Saturn 5, nukleární bomba na kolech. Ferrari skončilo v hodnocení řidičů těsně na druhém místě za Porsche.

### **AUTO Z PLAKÁTU KLUKOVSKÝCH POKOJŮ**

Lamborghini Huracán Spyder mi dělalo společnost na závěrečné cestě do Cury-

chu a mám z něj, podobně jako z Ferrari, rozporuplné dojmy. Vypadá jako stíhačka stealth a je to určitě nejdramatičtější auto naší sestavy. Rozhodně má nejsenzačnější a nejlépe znějící motor. Ferrari s výrazně vyšším točivým momentem je na jakýkoliv převodový stupeň rychlejší, ale naléhavost a reakce na plyn atmosférického desetiválce o objemu 5,2 litru (610 koní a 560 Nm) vám spolehlivě vykouzlí jokerovský úsměv na tváři a husí kůži po celém těle. V tunelech jsem zpomaloval až na „dvojku“ a zrychloval jen proto, abych si vychutnal divoký řev a práskání do výfuku při každém ubrání plynu či přeřazení. Teatrálnost a pozornost, kterou na sebe Lambo poutá kdekoli a kdykoliv, přesně odpovídá definici auta z plakátu a žádný jiný supersport z naší skupiny se mu v tomto ohledu nevyrovná. Je z něj také cítit podobná mechanická preciznost jako z Porsche, Němci posunuli „italskou“ kvalitu na téměř stejnou úroveň. Ať chcete nebo ne, je v něm cítit vynikající Audi R8. S pohnem všech kol se na silnici chová jako rallye auto, s neochvějnou trakcí z utážených zatáček, kde srovnává výkonovou převahu Ferrari a drží se záďe 488 jako klišťe. A je

stejně tak přístupné a dokáže ledacos odpustit. Podvozek nemá problém s horšími silnicemi a karbon-keramické brzdy jsou drtivě účinné. Je to úžasné auto, ale... Interiér s digitálním přístrojovým štítem je krásný a originální, ale je nesmírně stísněný. Navigace je nepřehledná a spolujezdec si málem musí strčit hlavu mezi kolena, pokud má evropskou XL velikost. Zavazadlový prostor v přídi je téměř k smíchu a odsuzuje Huracán k maximálně víkendovému výletu. Ferrari v tomto srovnání působí jako stěhovák - s pohodlnými křesly, místem pro nohy a použitelným kufrem. Je to škoda, protože jízdně se Lambo se svojí mechaničností nejvíce blíží fantastickému Porsche a v mém osobním hodnocení obsadilo, na rozdíl od zbytku řidičů, těsně druhé místo. Naše dobrodružství končíme v hotelu Atlantis v Curychu. Večer do nekonečna debatujeme o těch parádních dnech, které jsme s neuvěřitelným štěstím a počasí prožili, a vyměňujeme si dojmy a zkušenosti z řízení pěti senzačních aut na nádherných silnicích švýcarských Alp. Bylo to super, takže příští rok na shledanou a už teď se těším. **MICHAL KRÍŽ**