



Kolem motoru neprotáhnete papír

Jan V. Kroužek z Prahy toužil po britském kupé MG už od doby svých studií ve Velké Británii. Pořídil si ho teprve před sedmi lety a hned jako vzácný osmiválec. Dnes už má doma tři klasická anglická auta.

Až si přečtete údaje o novém MG B GT V8, přejde vás dobrá nálada. To vzkazoval v roce 1973 britský výrobce MG čerstvým majitelům sportovních kupé Datsun 240 Z nebo Alfa Romeo 2000. Příchod „nového“ osmiválce na trh byl sebevědomý a mimo jiné hlásal, že jde o prakticky nejrychlejší vůz na čtyřech kolech do 3000 liber. Přitom šlo vlastně jen o skládačku již vyráběného MG B GT a motoru 3,5 litru z luxusního Range Roveru. Vůz se

prodával pouhé dva roky, v letech 1973 a 1974. Velký úspěch nepřinesl pro vysokou cenu a jedenáctilitrovou spotřebu, která byla nepřiznivá v době energetické krize poloviny 70. let.

Už samotné provedení budí rozpaky – na pravé straně motorového prostoru jsou výfukové svody tak natěsnano, že mezi nimi a podběhy neprotáhnete vizitku. Však jsme to hned museli vyzkoušet na voze Jana V. Kroužka, který si ho pořídil před sedmi lety. Jinak jde

ale o unikátní spojení relativně maličkého kupé a motoru se silným zátabem odspodu. Jeho cesta k autu trvala bezmála čtyři desetiletí. Vše začalo už v roce 1969, kdy strávil rok postgraduálního studia strojírenského oboru ve Velké Británii. „Můj kamarád z Newcastle tehdy jako student přešel z Mini Cooper na MG B GT a říkal, že tohle auto nikdy neztratí cenu. Také jsem po takovém toužil,“ začíná vyprávění Jan V. Kroužek. Jenže z pochopitelných

důvodů mohl na dlouhé roky na takový vůz zapomenout. Nikdy potom si už MG nedovolil a stal se z něj jeho slovy „zářivý saubista“. Však má dodnes dvacetiletý Saab 900 Turbo.

Jenže před sedmi lety šel do penze a tehdy se rozhodl, že si konečně splní sen a pořídí vytroušené MG. Zajel pro něj přímo do Velké Británie a přivezl po ose. Dokonce se s ním po čase vydal na ostrovy na dovolenou s karavanem. „U nás bere řada veteránistů jako



Ve sportovním voze je těsná a vzadu si sednou jen děti. Přakvapením může být záplava informačních budíků včetně ampérmetru nabíjení.



Po sklopení zadního opěradla vznikne zcela rovná ložná plocha, ačkoliv je dost měkká. Otevřených roadsterů se vyrobilo skoro třikrát tolik.

...stokrát za tím přívěs. V Británii nás naopak obdivovali, že jsme se s MG vydali. Osmiválec se k tahání karavanu výborně hodí," krčí rameny Jan V. Kroužek při našem pohledu na domontované britské závěsné zařízení určené speciálně pro vozy MG.

Po čtyřech letech sezonního ježdění nadchl do starého kupé i manželku. A tak jí pořídil obyčejnější, „lidovou“ verzi MG B GT s osmnáctistovkou pod kapotou. Nic moc to sice prý není, během focení například dovnitř teklo, ale v zimě auto plně vyhovuje. A kromě toho do garáže přibyl i „Skřítek“ MG Midget z roku 1972 pro dámskou posádku manželky s dcerou. „Nikdy předtím jsem veterána nevládnul. Ale překvapuje mě například, že zatímco na saab jsem některé díly sháněl měsíce, na MG součástky pořídím do týdne, a to včetně dílů na osmiválcovou verzi.“ Spokojeně konstatuje majitel britské klasiky.

Dynamické hodnoty vozu jsou do dnešních konkurenceschopné – maximální rychlost 200 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h za osm sekund. Na každodenní ježdění už ale osmiválec není – vždyť se ho vyrobilo jen 2500 kusů na rozdíl od více než půl milionu standardních MG B, která se mezi lety 1962 až 1980 zařadila mezi nejprodávanější sportovní vozy na světě. Jeho ceny tak vyletěly až na desetinásobek původních. Startují nad čtvrt milionem korun a extrémní případy se prodaly i za miliony.

Při shánění auta pomáhá členství ve sběratelském MG klubu. Ve Velké Británii funguje přes 80 let, zatímco český teprve tři roky.



Tři malička MG Jana V. Kroužka si vystačí jen se dvěma parkovacími místy



Vidlicový osmiválec se vsází pod kapotu i bez nutnosti jejího vyboulení. Je ale posazený až na karosarii.

Osmiválec z roveru

Po neúspěchu sportovního modelu MSC se vlastníci automobilky MG – koncernem British Leyland – orientovali na vývoj sportovní verze Triumphu 7. Hozdýbal ho až nečekaný úspěch konstruktéra Dana Osstella, který začal do sériových MG B GT montovat osmiválec z Range Roveru. Přestali mu dodávat motory a vyvíjeli vlastní verzi téhož. Vůz nabídl dokonce i pokročilá řešení a slušnou výbavu. „Bahažel ale prakticky všechno, co už mále silnější konkurence na trhu, navíc s větším prostorem a pohodlím řidiče,“ kriticky hodnotí Jan V. Kroužek poněkud opožděný osmiválec. Nodostatkem je absence posilovače řízení, takže se šofér při manipulaci na místě dost nadře. Na druhou stranu po Praze jezdit majitel díky pružnému motoru většinou na dvojku. Při 6. řadit se nemusí dokonce ani při výletech na závazní okružní



Těžké zařízení výrazně rozšiřuje užitnou hodnotu nepřilíš prostorného vozu



Dvoustranu připravil Petr Slovacek

Máte doma zajímavé vozidlo? Dejte nám o tom vědět na e-mail svet.motoru@cncenter.cz