

ДЖЕРЕМИ КЛАРКСОН

*Мои годы в
TopGear* **БЕЗ
ТОРМОЗОВ**

АНД

Джереми Кларксон Без тормозов. Мои годы в Top Gear

Текст предоставлен издательством

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=6883340

Без тормозов: Мои годы в Top Gear / Джереми Кларксон: Альпина нон-фикшн; Москва; 2014

ISBN 978-5-9614-3255-8

Аннотация

Впервые в России – собрание лучших текстов Джереми Кларксона, многолетнего ведущего Top Gear, самого популярного автошоу на Земле. Если вы еще не знакомы с Джереми, вы убедитесь, что этот человек способен рассказать об автомобилях ярче, злее и компетентнее всех на свете. Но свое мнение у него есть и по поводу мироздания и самых разных событий. И вот здесь о тормозах он забывает. Именно поэтому его вызывают в суд восемь раз в неделю, а единственный человек, которого он не обругал в своих колонках и на ТВ, – его собственная жена. Если вы читали Кларксона, эта книга – лишний повод убедиться, какой же он все-таки негодяй. И первоклассный писатель.

Содержание

Введение	6
1993	7
Статистические данные	8
Норфолк	11
1994	14
Дети	15
Автомобильная журналистика	18
Михаэль Шумахер	21
Исландия	24
Боб Сигер	28
1995	32
Книги	33
Ралли	37
MGF	41
Ford GT40	45
«Бигфут»	49
Техас	53
1996	57
Jaguar XJ220	60
Полонез	64
Зеленые	68
Nissan Skyline	72
Конец ознакомительного фрагмента.	74

Джереми Кларксон

Без тормозов. Мои годы в Top Gear

Редактор *Артур Кляницкий*

Руководитель проекта *И. Серёгина*

Корректор *Е. Чудинова*

Компьютерная верстка *А. Фоминов*

Дизайнер обложки *Ю. Буга*

Фото на обложке *Fotobank*

© Jeremy Clarkson, 2012

© Издание на русском языке, перевод, оформление. ООО

«Альпина нон-фикшн», 2014

Все права защищены. Никакая часть электронной версии этой книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами, включая размещение в сети Интернет и в корпоративных сетях, для частного и публичного использования без письменного разрешения владельца авторских прав.

* * *

Моим друзьям

Введение

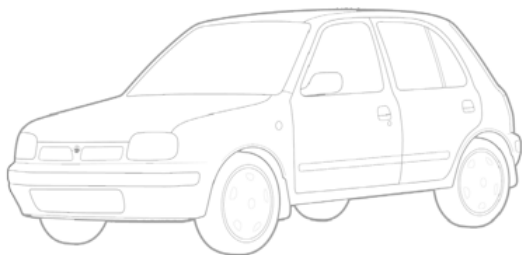
Однажды я, наверное, напишу автобиографию. Но эта книга – еще не она. Это подборка текстов, что я писал для журнала с тех самых пор, как меня попросили положить жизнь на телевидение, корчить там рожи и на опасной скорости входить в повороты.

Какие-то из этих заметок написаны много лет назад и отражают взгляды, которых я придерживался тогда. Не обязательно я думаю так и сейчас, ведь я стал старше и мудрее. В общем, если вы не согласны с моими взглядами, не переживайте. Очень вероятно, что я и сам с собой не согласен.

Джеремии Кларксон

2012 год

1993



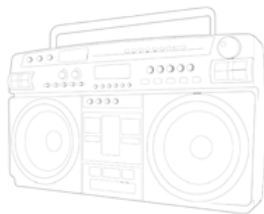
АВТОМОБИЛЬ ГОДА: NISSAN MICRA

1993

5 ЛУЧШИХ ПЕСЕН

ПЕСНЯ — ИСПОЛНИТЕЛЬ

- 1 I'd do anything for love (But I won't do that) — Meat Loaf
- 2 (I can't help) Falling in love with you — UB40
- 3 All that she wants — Ace of Base
- 4 No Limit — 2 Unlimited
- 5 Dreams — Gabrielle



Статистические данные

От иной статистики поневоле вскинешь бровь. Взрыв Кракатау, например, был слышен за 20 000 км, на Фолклендских островах. Современный британский эсминец, чтобы пройти расстояние, равное собственной длине, сжигает тонну топлива. А вот самое поразительное. За сто лет автомобили истребили столько народу, что далеко обогнали все великие битвы человеческой истории.

Автомобили – это безответственно, вредно для окружающей среды, шумно и опасно. Это такая же глупость, как незащищенный секс, но кому охота натягивать резинку? Ровно поэтому больше шести миллионов человек постоянно смотрят по BBC программу *Top Gear* («Высшая передача»). И ровно поэтому автомобилям посвящено 130 специальных журналов и газет, а стиральным машинкам – ни одной.

В этой стране водительские права воспринимаются не как привилегия, а как законная свобода личности, а у того, кто их уже имеет, появляется еще одна свобода – владеть автомобилем. Вот и носятся по дорогам 22 млн машин, убивающих деревья, людей и все, на что им случится наскочить.

В наши дни всякий автовладелец, не считая тех, кто вчера ехал по шоссе A1, и водителей Nissan Micra, хоть немного интересуется автомобильной темой. Не обязательно технической стороной, но хотя бы в плане того, во сколько об-

ходится содержание машины, с какой скоростью она может ехать, где ближайший дилер, как защититься от угона, где дешевле застраховаться и, самое важное, годится ли машина для съема телок.

В журнале *Top Gear* мы и собираемся отвечать на все эти вопросы (хотя, если вы прыщавый семнадцатилетний пацан, мечтающий снять Шэрон Стоун, тут мы особо не поможем).

Мы пишем и для парня в «аляске» и серых туфлях, слегка обеспокоенного ценой страховки на Austin Maxi, и для увешенного медалями старика с кайзеровским усом, до сих пор гоняющего на Alvis¹. Не забудем и ребят в комбезах, что шпарят номера шасси наизусть не хуже, чем я старые монтитайтоновские скетчи². У нас найдут что-нибудь и фанат автогонок, и красноухий юнец, журчащий слюнями над фотками Lamborghini, и отец, озабоченный покупкой подержанного Metro для восемнадцатилетней дочери, и богатый испорченный паренек, ломающий голову, сменить ли нынешнюю машину на Lancia Integrale или на Cosworth. Вообще-то, лучше на Cosworth.

Мы постараемся быть веселыми, что для Квентина будет непросто, и постараемся быть серьезными, что решительно невозможно для меня.

А значит, месяц за месяцем в этой колонке будет лишь два

¹ Автомобили марки Alvis выпускались в Англии до 1967 г.

² Монти Пайтон (англ. Monty Python) – невероятно популярная в Британии комик-группа.

слова о машинах и бесконечные рассуждения о пороках социализма, о пользе курения и о том, какая скучища крикет. Вы-то думали, я предвзято высказываюсь в передаче. Да что вы видели!

Конечно, иногда зайдет речь и о машинах, которые я гонял по вашим гостиным, но это будет коротко, по делу и без технических терминов, потому что, во-первых, я в двигателях по правде ничего не понимаю, и, во-вторых, вы не понимаете тоже.

Хотите пробник? Сегодня утром я проехался на 330-сильном³ Citroën модели ZX Rallye Raid по специальному внедорожному полигону. Это было как скачка на необъезженном мустанге сквозь барабан стиральной машины, и пятиточечный ремень безопасности давил мне на мошонку. На третьем километре я задумался о ребятах, которые таким манером гоняют через всю Сахару.

И решил, что вот они-то, наверное, и есть единственные на свете дураки, у которых хватит ума читать мою колонку.

Что касается остальных, я бы на их месте читал Квентина. Он куда симпатичнее и употребляет слова вроде «инвектива» или «елейный», а значит, он еще и умнее.

Октябрь 1993 года

³ Автор имеет в виду британские лошадиные силы (1 б. л. с. = 1,013869665424 метрической л. с.).

Норфолк

В прошлой жизни я пару лет снабжал паддингтонскими мишками сувенирные и игрушечные лавки по всей Британии. Карьера коммивояжера мне не очень шла – как и пиджак, который приходилось носить, – но зато я как свои пять пальцев изучил все британские шоссе и проселки.

Я знаю пути из Кропреди в Бэгуоллис, из Лондон-Аппрентис в Марчингтон Вудландс. Знаю, где припарковаться в Бэсингстоке, и что в Оксфорде негде. Но я абсолютно ничего не помню о Норфолке. Бывать мне там точно приходилось: я в подробностях помню магазины, которые снабжал, в... как его? каком-то из городишек этого плоского и безликого графства. И вот еще – я не помню там названий ни одного места.

Вчера мне приспичило ехать на свадьбу в какой-то тамошний городок. Никаких шоссе к нему и близко не подходит, никаких известных мне мест поблизости нет, и боже упаси, если по пути кончится бензин.

Пятьдесят километров Cosworth дожигал последние пары, и вот я заметил халупу, что лет сорок назад сошла бы за автосервис. Мужик в этом сервисе называл неэтилированный бензин «эта новая бодяга», а когда я подал ему пластиковую карточку, поглядел так, будто ему протянули кусок ладана.

Однако потопал в свою хибару и сунул карточку в кассу,

доказав тем самым, что Норфолк пока не догнали никакие изобретения XX века.

И это неудивительно, потому что попасть в Норфолк практически невозможно. Из Лондона туда едешь через такие местности, как Хорнси и Тоттенхэм, пока не выберешься на дорогу M11, которая сначала идет в нужном направлении, но потом, будто спохватившись, отворачивает к Кембриджу. А чтобы ехать из любого другого места, понадобится Land Rover, оборудованный для Camel Trophy.

Но вот вы прибыли и, маясь у стойки регистрации в ожидании, пока местный абориген закончит работать мойщиком окон, гинекологом и глашатаем и решит для разнообразия побыть портье, берете в руки свежий номер *Norfolk Life*. Это самый тонкий журнал в мире.

В тот вечер, когда мы сообщили в баре, что едем на свадьбу в Торндон, повисла гробовая тишина. Чей-то дротик ударился в потолок, а бармен уронил стакан. «Никто, – сказал он, – не ездит в Торндон с тех пор, как он сорок лет назад сгорел дотла». И тут же вышел вон, бормоча под нос про какую-то «вдову».

Вместе с тем ездить по Норфолку бывает весело. Я вообще привык, что многие показывают пальцем, когда я проезжаю. И обычно кричат: «Смотри, Cosworth!» В Норфолке же кричат: «Смотри, машина!» В любом другом месте спрашивают, какую скорость можно выжать из этой машины, а вот в Норфолке спрашивали, можно ли на ней пахать. Еще мест-

ные западали на спойлер: они думали, что это такой опрыскиватель для полей.

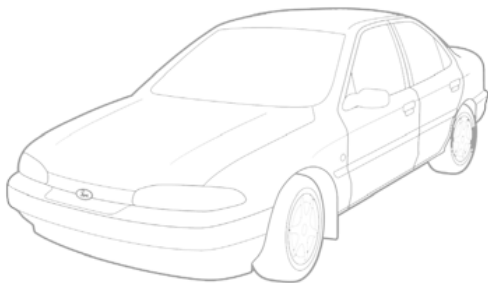
Не сомневаюсь, тут замешано ведовство. Правительству не стоит развивать туризм на норфолкских озерах, а всех приезжих обязательно нужно информировать, что «возможны встречи с ведьмами».

Власти тратят миллионы, рассказывая нам о вреде курения, но ни пенни не потратили на предупреждения не соваться в Норфолк никому, кроме поклонников оргий и ритуальных заклятий домашней живности.

Если еще кто из моих друзей соберется пожениться в Норфолке, я поздравлю их телеграммой. Правда, она не дойдет, потому что там еще не слышали о телефоне. И о бумаге. И о чернилах.

Декабрь 1993 года

1994



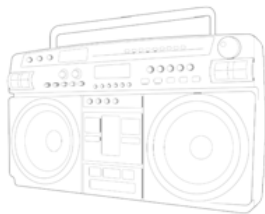
АВТОМОБИЛЬ ГОДА: FORD MONDEO

1994

5 ЛУЧШИХ ПЕСЕН

ПЕСНЯ — ИСПОЛНИТЕЛЬ

- 1 Love Is All Around — Wet Wet Wet
- 2 Saturday Night — Whigfield
- 3 Baby Come Back — Pato Banton
- 4 Stay Another Day — East 17
- 5 I Swear — All 4 One



5 САМЫХ КАССОВЫХ ФИЛЬМОВ

Дети

Было так: стою в буфете в Пиббл-Милл⁴, и тут звонит жена и сообщает, что беременна. В первый момент я обрадовался, ведь это значило, что у меня все запчасти в норме, но в следующий миг на меня посыпались мысли о заботах. Их список вышел таким длинным, что после шести чашек горячего сладкого чаю и нескольких мальборин я пожалел, что те самые запчасти мне не удалили хирургически при рождении: именно так следовало бы обходиться с глупыми людьми.

И дело не столько в том, что теперь прилично выпасться мне светит не раньше 2110 года, и даже не в том, что каждый мой кровно заработанный пенни загребут извращенцы или козлобородые, рулящие частной школой, которую мы выберем (но это лишь в том случае, если у нас останутся хоть какие-то деньги после того как наш банковский счет досуха высосут неизбежные мегаинвестиции в памперсы, пирамидки и пухлогубую шестнадцатилетнюю шведку-няню).

Мы уже спорим об именах. Мне нравится вариант Боадидея, если будет девочка, и Румпельштильцхен, если иное, но мои предложения встретили такой же прием, как и моя идея целый день держать дома шестнадцатилетнюю блондинку.

Я пытался доказывать, что после ночи вытирания со стен кашек и срыжек я устану так, что думать не смогу ни о

⁴ Телевизионная студия в г. Бирмингем.

каком горизонтальном джоггинге с нянями. Но на все мои протесты мне заявили, и довольно твердо, что няня будет или страхолюдина, или никакая.

Но даже споры не самое плохое в деторождении. И мы не слишком грустим, что денечки, когда можно было просто взять и свалить в Калифорнию, в прошлом. Нет, конечно, ребенка можно взять с собой, только я твердо убежден, что брать грудных детей в долгие перелеты нужно запретить законом.

Авиакомпании запрещают курить под предлогом того, что это мешает другим пассажирам, но позволяют детишкам вопить всю дорогу от Корнуолла до Новой Шотландии.

Младенцев следует перевозить в звуконепроницаемых ящиках, надежно убранных в багажное отделение, а поскольку я не хочу сажать своего младенца в ящик, то он никуда не полетит. А значит, не полетим и мы.

И на званом ужине с нами не будет весело. Как всякая пара, произведшая потомство, мы будем говорить только о своем чаде и выставлять себя занудами и тупицами. Я даже, может быть, начну носить вельвет.

И уж конечно, придется пойти в церковь и отречься от Сатаны. Но это всё мы можем пережить.

А вот одно упоминание слова на букву V заставляет миссис Кларксон бросаться за бутылкой водки и спицей.

Мысль о Volvo – вот что нам трудно вынести. У Cosworth, который служит нам второй машиной, только две двери, и

в коляски он никак не годится, несмотря на большую ручку сзади. Да и к тому же в него постоянно залезают воры, так что с ним придется расстаться.

В моем Jaguar и дверей, и места хватит под целую детскую на колесах, но ставить там специальное кресло – значит убить его подоночий имидж, стало быть, нужна новая машина.

И уж если нам придется быть нудными и скучными, носить вельвет, жить без гроша, безвылазно сидеть в юго-западном Лондоне и вообще поступиться собой со всех сторон, тогда этой машиной будет Volvo с наклейкой «ребенок с нами» и, может быть, даже с какой-нибудь зверушкой на капоте.

Мне надо отойти. Звук кипящей воды, вливаемой в уже горячую ванну, ни с чем не перепутаешь.

Март 1994 года

Автомобильная журналистика

Последнее время мне приходит столько писем от совсем мелких ребят, что я подумываю, не называть ли свой дом Нетландией⁵. По всему выходит, что любой мальчишка до четырнадцати лет готов отрезать от себя кусок, лишь бы получить мою работу.

Тормозните, ребятки. Во-первых, с этой работы еще не ушел я. Во-вторых, хотя я и разъезжаю постоянно на Ferrari и Aston Martin, я еще больше времени трачу, объясняя людям, что они тоже могут себе это позволить. И вот как.

Прежде всего, начните с основ. Не важно, пусть у вас девять внебрачных детей или вы спите с собственной сестрой, писать нужно грамотно. Увы, это умение недоступно большинству людей, пишущих нам в передачу. Не хочу быть расистом, но понимание местного диалекта тоже будет кстати. Я знаю, в наши дни есть возможность изучать любые экзотические языки, но британские автомобильные журналы, за исключением *Max Power*, по большей части печатаются на английском. Поэтому нужно как минимум закончить среднюю школу.

А когда, наконец, распутаетесь с образованием, лучше

⁵ Нетландия, Неверленд, Небыляндия или остров Небывалый – вымышленное место, в котором происходит действие произведений Джеймса Барри о Питере Пэне.

всего найти работу в местной газете. Годика три в деревенском листке, и начнешь мало-мальски разбираться в свадебной моде, пони-клубах и конкурсах огородников, но главное – научишься рассказывать истории.

Квалифицированному журналисту уже можно искать работу в национальной газете. Но практически все без исключения материалы о машинах берут у фрилансеров, которые уже не первое тысячелетие в бизнесе. И если вы по-прежнему хотите писать про автомобилизм, лучше всего податься в один из 130 автомобильных журналов. Пишите им письма: краткие, конкретные и подобострастные. И не сдавайтесь.

Шлите рассказы про свою машину. Будут хорошими – мы их напечатаем. А там, глядишь, попросим продолжения или даже предложим попробоваться в постоянные перья. Имейте, однако, в виду, что наш журнал – самый большой, а в нем всего пять штатных авторов, считая редактора. Даже астронавтов больше, чем автомобильных журналистов на жаловании.

И еще я открою вам маленький секрет. В обед в пабе мы не болтаем про машины. И нам плевать, на каких машинах мы сами едем вечером домой. Мы любим машины, но мы не сдвинутые. Если вы сдвинутый, проситесь в *Autocar*.

Наверх, в сливки этой профессии выбиваются ремесленники – одинаково ловко пишущие и о Lamborghini, и о заседании приходского совета. Например, парень, редактирующий наши тексты, сдал на права с пятого раза и много лет

ездил на Datsun Sunny. Поначалу он о машинах знал меньше, чем Барбара Картленд⁶ о пескоструйных аппаратах. И не важно, что вы можете на глаз отличить Lantra от Corolla, или за семь секунд разбираете MG на запчасти, или без запинки способны оттарабанить время разгона до 100 км в час всех моделей Ferrari. Если не умеете писать, вам у нас не место.

Впрочем, конечно, если вы девица с моральными устоями кролика и можете прислать нам чек, от которого побледнеет Littlewoods⁷... Тогда приступайте с понедельника.

Апрель 1994 года

⁶ Барбара Картленд (1901–2000) – английская писательница, невероятно плодовитый автор многочисленных любовных романов.

⁷ Littlewoods – сеть мультибрендовых магазинов.

Михаэль Шумахер

Михаэль Шумахер немец. Это значит, ему положено быть толстяком, горлопаном и долдоном и носить смешную одежду, подходящую к идиотским куафюраам на лице.

Однако его торс напоминает по форме треугольный плавильный сырок, а на лице ни следа растительности. На брифингах после гонок он ведет себя умно и скромно, если победил, и спешит поздравить соперника, если победили его.

И потому, повстречав Шумахера в этом месяце на Сильверстоуне, я слегка расстроился от того, что он мрачный и вспыльчивый, а общительности в нем – как в том краснокожем чуваке из «Пролетая над гнездом кукушки». У меня с моими горшечными цветами случались беседы посодержательнее. А они-то мертвые.

Я сказал ему, мол, моя жена надеется, он станет чемпионом мира, а он так на меня глянул, что я было решил, будто нечаянно ляпнул: «Вы самый мерзкий тип, с каким мне только приходилось сталкиваться в жизни».

Позже я попробовал еще разок и спросил, что он думает о Mustang. Судя по его реакции, мой вопрос по-немецки означал: «Я знаю, что вы любитель юных мальчиков, и все расскажу менеджеру вашей команды, если вы не дадите мне денег». Я поинтересовался, приходилось ли ему раньше водить Mustang, и приготовился к очередному испепеляющему

взгляду. «Да», – ответил он. «Где?» – спросил я, не сознавая, что по-немецки это прозвучит как: «Чтоб ты под бульдозер попал, гнусный червяк».

В общем, я сдался и просто смотрел, как самый быстрый парень «Формулы-1» справляется с самой медленной в мире спортивной машиной.

В первом круге кроме нас на треке были другие машины, так что мы просто не спеша прогулялись. На втором круге вместо того, чтобы подарить мне поездку всей моей жизни, мистер Шумахер решил демонстрировать разные положения водителя за рулем.

На третьем мы ехали вслед за нашим оператором, так что я спросил, нельзя ли нам увидеть один-другой лихой и ловкий занос. Увидели, но, вот досада, каждый из них окончился закруткой. Я поневоле задумался, нельзя ли было избежать этого кручения, если бы мистер Шумахер держал баранку обеими руками. Но кто я такой, чтобы сомневаться в умениях величайшего из рожденных Германией гонщиков?

Кузов нового Mustang не назвать особенно изящным или brutальным, но он здоровый и заметный. На него все обращались, и все знали, что это за машина, хотя это был первый в Британии экземпляр.

Что до ходовых качеств, то это американец, и довольно неплохой, с голливудской улыбкой и крепким рукопожатием. Это большая, душевная, честная машина, которая, имея кондиционер, круиз-контроль, электропривод сидений, сте-

кол и крыши и восьмицилиндровый V-образный движок на 5 литров, стоит в Штатах всего лишь \$22 000.

Она не очень скоростная – предложи ей разогнаться больше 200, и получишь в ответ искренне недоумевающий вид – а повороты презирает так же, как я вегетарианцев.

Она всеми силами стремится ехать только прямо, но все равно никому ведь и в голову не придет, что такая тачка умеет поворачивать, так что здесь никаких сюрпризов. С этой машиной ты всегда знаешь, чего ждать.

А еще она славно ревет, если не разгонять движок больше 3500 оборотов в минуту – после этого он звучит как-то придушенно. Но, ребята, вы слышали, как Сталлоне берет верхнее до?

Да, Mustang – это туповатый медлительный качок, но с таким парнем хорошо вечером на улице, у него грозный и опасный вид.

Это автомобильный эквивалент Carlsberg Special, и, наверное, поэтому мистер Шумахер так скучал. Его-то, в конце концов, спонсирует Mild Seven, самые фуфловые и жалкие сигаретки, какие мне только попадались. У них столько же общего с волосаторукиим Mustang, сколько у селедки.

В общем, чемпион только пробормотал что-то про ухватистость и про «неплохо для американской машины» и ничего не сказал о том, каков Mustang на дороге. Так что я проехался сам и тут же по уши влюбился.

Сентябрь 1994 года

Исландия

Привет из Исландии, страны огня и льда. Сейчас 11 вечера, а солнце заливает крыши самой северной из мировых столиц.

Я потягиваю скотч, который тут стоит £12 за стакан, и только что прочел текст брачной клятвы, чтобы узнать, нет ли там какой лазейки для отступления: местные женщины – что-то невероятное. На прошлой неделе *Times* писала, что рядом со средней исландкой любая мировая супермодель махом получит комплекс неполноценности, но это кошмарное преуменьшение. Если бы тут появилась Эль Макферсон⁸, от нее всех бы тошнило.

Вчера я интервьюировал мисс мира, и меня лихорадило с первой до последней секунды. Через пять минут коленки у меня по твердости сравнялись со сметаной – а эта мисс здесь главная коряга после Бьорк⁹.

Наш продюсер не успел пробыть в Исландии и пять минут, как юная дамочка, прямо под носом у своей мамы спросила его, были ли у него исландские подружки. А потом пустилась объяснять, почему стоило бы такую завести. Не хотите ли погулять с моей мамой?

⁸ Эль Макферсон – австралийская топ-модель, актриса и дизайнер.

⁹ Джеймс Кнапп (1940–2001) – крупный британский профсоюзный деятель, председатель национального профсоюза железнодорожников.

Телевизионные звукооператоры, как правило, загадочные и диковатые существа, и наш Мюррей не исключение, но когда он в четыре утра фланировал по улицам Рейкьявика, размахивая патлами до плеч, то был Мелом Гибсоном в пуловере с ромбами, Томом Крузом в темных очках. Местные девушки хотели от него детей.

Природа тут прекрасна и тиха: геологическое умопомешательство от края до края, а дороги еще красивее, чем женщины. Шоссе номер один – это полторатысячекилометровая лента асфальта, опоясывающая весь остров и замороженной тощей тропой проходящая через лавовые пустыни, вулканы и обширные поля пепла. На ней установлено ограничение скорости в 90 км/ч, но для большинства участков этого хватает. Если вдруг вам интересно: никакой дороги номер два нет.

Из всех городов, где мне случалось бывать, с Рейкьявиком ни один и близко не сравнится по оживленности. Летом все 120-тысячное население каждый пятничный и субботний вечер выходит тусоваться. Тусовки всюду – на улице, в клубах, в квартирах, и продолжают они до утра понедельника, когда пора на работу. Можно успеть основательно накачаться.

Но заметьте: здесь никто не пьет за рулем. Да, это наказуемо, и да, наказание суровое, но дело не в том. В Исландии никто не садится за руль пьяным из-за высокой вероятности того, что собьешь кого-то знакомого. А даже если вы и не знакомы, ты точно знаешь его через третьих лиц.

Сознание того, что придется идти на похороны человека,

которого сам убил, железно гарантирует, что ты изо всех сил постараться не убивать.

У нас, к несчастью, такая гарантия не действует. Мы обитаем в пригородах, и соседей видим, только когда у них чуть разъедутся шторы. Всякий, кто открывает в пригороде ресторан или бар, может не сомневаться, что когда через десять лет будет его продавать, имущество ничуть не износится: окрестные жители, решив поразвлечься, берут курс на жаркие огни большого города.

Тут и начинаются наши проблемы. Такси для нас дорого, автобусы набиты рабочим классом, а Джимми Кнапп успешно закончил начатую лордом Бичингом¹⁰ расправу над железной дорогой.

Машина – единственное практичное средство передвижения, особенно для одинокой молодой дамы, которая боится того, что бывает на темной автобусной остановке в три часа ночи. Кстати, в Исландии последнее преступление на почве секса зарегистрировано в 1962 году. Но машину брать нельзя, ведь если не пить, то особо не повеселишься. А пить нельзя, поскольку водить пьяным запрещено.

Так что люди или сидят вечером дома над бараньими ребрышками и телепрограммой, или садятся за руль и рассекают по дорогам бухими. Ни один из вариантов не делает Британию особо приятным местом для жизни.

¹⁰ Ричард Бичинг (1913–1985) в начале 1960-х гг. занимал пост председателя Британских железных дорог, реорганизовал их работу.

Но смотрите, какой может быть выход. Если ваша деревня не способна предложить ничего лучше викторины «Эрудит» по четвергам в местном пабе, а все окрестные девчонки смахивают на трактор, не надо замышлять переезд в какой-нибудь серый жуткий пригород в десяти километрах от какого-нибудь кошмарного городского центра.

Есть альтернатива. Нужно всего-то выработать вкус к китовому мясу и свалить в Исландию. И если встретите там нашего звукооператора, передайте, чтобы возвращался домой.

Ноябрь 1994 года

Боб Сигер

Вчера вечером в одном из пяти величайших городов мира я ел аллигатора с Бобом Сигером.

С того долгого и жаркого лета 1976 года, когда я болтался по всему Стафффордширу, пытаясь отделаться от обременительной подростковой тоски, я просто молился на самую землю, по которой ходил старина Боб.

Я понимаю, что иметь кумиров – это кошмарное ботанство, но в песнях этого парня слова – настоящая поэзия, мелодии – не уступят самым смелым грезам Элгара и Шопена, а его выступления вживую – без вопросов лучшие на свете.

После выступления Боба в Hammersmith Odeon¹¹ в 1977 году управляющий Odeon написал в *Melody Maker*, что за все годы работы лучшего концерта не видел. Я тоже был там, и заявляю: все было еще круче.

И вот через 18 лет я в ресторане в центре Детройта ем отбивную из аллигатора с самим Бобом. Язык у меня не то что присох к небу, он просто разбух во весь рот. Я хотел поговорить о музыке, но Боба не заткнуть, а смех его похож на скрежет бетономешалки, и Боб хотел поболтать о машинах. Он родился в Детройте и, с небольшим перерывом на Лос-Анджелес, который не может терпеть, всю жизнь тут и про-

¹¹ Hammersmith Odeon – концертный зал в Лондоне, еще известный как Hammersmith Apollo.

жил.

Он довольно горячо доказывал, что если ты детройтец, то обязан быть наполовину человеком, наполовину восьмицилиндровым мотором. Работают здесь только на автозаводах, все твои соседи – рабочие, и единственный способ избежать конвейера – это музыка. То, что Motown¹² начался с Города моторов, – не простое совпадение.

Автобусы здесь ездят пустыми, так же как и бессмысленный монорельс. Железнодорожный вокзал в запустении. В Детройте все ездят на машинах, потому что все обожают машины. И Боб Сигер не исключение.

Это становится ясно при первом взгляде на GMC Turbo, в котором великий Боб приехал. У него есть парочка мотоциклов Suzuki, на которых он рассекает по Америке, вдохновляясь на песни вроде Roll Me Away, но для семейных поездок в супермаркет у Боба служит 285-сильный полноприводной пикап – может, вы помните, в прошлом году в нашей передаче мы гоняли по треку на его братце-грузовичке, GMC Syclone.

У Бобова друга Дениса Куэйда тоже, судя по всему, есть такой пикап, и у меня просто зудело спросить, что из себя представляет Мэг Райан – они муж и жена, – но Боб заливался соловьем, в перерывах между жеванием рептилии рас-

¹² Motown Records – знаменитая американская студия звукозаписи, основанная в 1959 г. в Детройте. Название Motown составлено из частей слов Motor town (англ. «город моторов», т. е. Детройт).

сказывая нам о прежней детройтской жизни, о гонках от светофора до светофора на тюнингованных *маслкахарах*, о том, что боковое расположение выхлопной трубы дает 15 лишних сил, и о том, как выставляли посты, предупреждавшие о полиции.

Я попал в рай. Человек, с которым я почти двадцать лет мечтал встретиться больше, чем с кем-либо еще, оказался фанатом машин. Но лучшее было еще впереди. Покончив с обедом, Боб откинулся на стуле и вытянул из кармана пачку Marlboro. Он курит! И Уитни Хьюстон, как сообщил Боб, тоже. К этому моменту я настолько впал в детство, что меня, наверное, легко было принять за четырехлетку – может, я даже слегка намочил штаны, – но вечер еще не кончился, и большая счастливая лужа ждала меня впереди.

Я робко спросил, устраивают ли еще уличные гонки. «Само собой, – услышал я в ответ, – почти каждую пятницу и субботу по вечерам на Вудворде кто-нибудь гоняется».

И это, скажу я вам, не сентиментальная игра в рок-звезду, помнящую о своих корнях. Это настоящие гонки.

Немалые бабки переходят из рук в руки, и сотня или около того чуваков съезжаются на своих Charger, Road Runner и еще бог весть на чем. И от полуночи до рассвета выстраиваются у стоп-линии, дожидаются зеленого и рвут. Мы видели это воочию, и, к счастью для вас, даже записали для новой серии передач под названием «Мир моторов» (*Motorworld*).

Мы узнали, что в минувшие дни три главных американ-

ских автоконцерна выставляли на эти уличные гонки свои новые машины, чтобы увидеть, чего они стоят в плане скорости. И что даже в наше время инженеры нет-нет да и стащат из цеха новый, в разработке, движок, чтобы на Вудворде увидеть, будет ли из него толк.

И вот из этого всего вышли Марта Ривз, Марвин Гэй, Смоки Робинсон, Дон Хенли, Тед Наджент и Боб Сигер – и еще добрая тыща звезд, родившихся и выросших в Городе моторов.

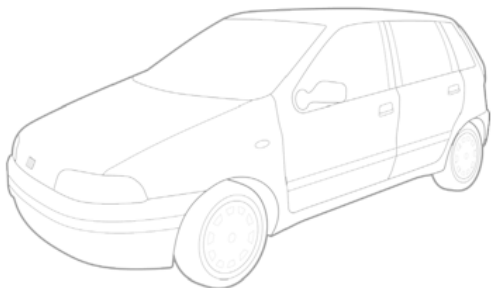
А у нас Лонгбридж¹³ и Take That¹⁴. От которых мне хочется блевать.

Декабрь 1994 года

¹³ Лонгбридж – промышленный район в Бирмингеме, где располагаются автомобильные заводы.

¹⁴ Take That – английская «мальчиковая» поп-рок-группа, успешная в 1990-е гг.

1995



АВТОМОБИЛЬ ГОДА: FIAT PUNTO

1995

5 ЛУЧШИХ ПЕСЕН

ПЕСНЯ — ИСПОЛНИТЕЛЬ

- 1 Unchained Melody/White Cliffs of Dover — Robson and Jerome
- 2 Gangsta's Paradise — Coolio featuring LV
- 3 I Believe — Robson and Jerome
- 4 Back For Good — Take That
- 5 Think Twice — Celine Dion



Книги

Квентин Уилсон прочел море всяких книг и имеет склонность вставлять в обычный разговор длинные и непонятные цитаты из Шекспира. С другой стороны, у моей жены на тумбочке только классика Penguin с оранжевыми корешками, и все про теток в шляпах с накомарниками, что в безделье разгуливают по маковым полям. Это хорошее чтение перед сном, но только если нужно скорее отрубиться. «Субботний ноябрьский день уже перетекал в сумерки, и широкие, бескр-рр...х-рр...»

А с Квентиновыми книжками мне приходится по уши зарываться в словари, выискивая каждое слово. Святые небеса, этот малый читает Чосера¹⁵ для души!

У моих книжек на обложке обязательно нарисована подлодка или реактивный истребитель, а внутри полно славных парней, которые, кажется, никак не могут победить, но на последней странице раз – и побеждают. Мне нравятся сюжеты, а Харди не увидит сюжета, даже если тот выскочит на него из кустов и откусит пятку. Я считаю, хороша лишь та книга, которую невозможно отложить. Однажды я пропустил свой самолет – специально – потому что сидел дома и дочитывал

¹⁵ Джеффри Чосер (1343–1400) – английский поэт, «отец английской поэзии», первым начал писать не на латыни, а на родном языке.

«Красный шторм»¹⁶. И если бы ко мне в спальню, когда я перевалил за половину «Адвоката дьявола»¹⁷, вошла принцесса Диана в чем мать родила, я бы не оторвался даже на то, чтобы скомандовать ей исчезнуть. А вот жена у меня потратила два года – именно года – на чтение «Диких лебедей», романа про какую-то дамочку в Китае, у которой есть дочь, собравшаяся переехать в другую страну.

Но вот недавно я прочел книгу, в которой нет сюжета, нет F-16 на обложке, нет ни хороших, ни злодеев, и она безоговорочно пришлась мне по сердцу. И это меня слегка тревожит. Книга называется «Проклепанный» (Rivethed), ее написал американец по имени Бен Хампер, который в газетной рецензии характеризует свое произведение как «невероятно увлекательное». «Я смеялся, – пишет он там. – Я плакал. Я многое узнал. Я разделся догола и крутил кульбиты перед обалдевшими соседями». Наш человек.

В общем, «Проклепанный» – это рассказ о жизни человека, который каждое утро отправляется на завод General Motors во Флинте, штат Мичиган, где собирают автобусы и грузовики. По идее, конечно у этой книжки должен быть оранжевый корешок, но, к счастью, это не так. Поскольку, будь оно так, я бы и не узнал, чем ответил General Motors на

¹⁶ «Красный шторм» – остросюжетный роман американского писателя Тома Клэнси о Третьей мировой войне между странами Варшавского Договора и НАТО. Вышел в 1986 г.

¹⁷ «Адвокат дьявола» – роман Эндрю Найдермана, широко известен благодаря одноименной экранизации Тэйлора Хэкфорда.

японскую угрозу. Ну, то есть, американские машины продавались с рыбными сэндвичами под водительским сиденьем и дребезжащими в дверцах бутылками из-под колы, и концерн решил: рабочим пора понять, что планку качества нужно держать выше. Рабочие же были, в общем и целом, шайкой обкуренных остолопов, которые думали только о еженедельном чеке и о том, сколько пива удастся заглотить в обед, и потому решение дирекции нанять человека ходить в костюме кота вдоль конвейера и погонять работяг выглядело странновато. Еще страннее, что ему придумали имя Хауи Мейкем.

Позже придумали не менее чудную штуку: расставить по заводу здоровенные электронные табло. На них людям показывали, сколько произведено, сколько продано, и прочее такое, но еще на них писали лозунги. В один день надпись на табло гласила: «Качество – станова я жила мастерства», в другой: «Техника безопасности – гарантия безопасности», но Хэмпер сберег сарказм для того дня, когда, выглянув из-под днища семейного пикапа, узрел на табло девиз: «Обжигать заклепки – это весело!».

Дальше Бен гадает, висят ли на канализационной станции щиты, сообщающие ассенизаторам: «Качать дерьмо – это весело!». И спрашивает, почему «слабоумные педики», измыслившие этот лозунг, если они думают, что клепать – такое уж веселье, не сбегаются в обеденный перерыв к конвейеру поразвлечься от души.

Кроме того Хампер наезжает на ребят типа Спрингстина и Джона Кугара-Мелленкампа¹⁸, вопрошая, что они знают о ежедневном черном труде? Бен считает, их нужно заставить писать о том, в чем они разбираются: например, о кокаиновых оргиях, белужьей икре и налоговых убежищах.

Я прочел эту книгу в порядке исключения, потому что я интересуюсь автомобильной промышленностью, но я советую ее всем, даже тем, кто ни разу не был на автомобильном заводе и вовсе не собирается туда соваться.

Я пробовал уговорить Квентина прочесть ее, но поскольку первое слово там «мертвый», а не «аффрикаты», он сказал, что не будет заморачиваться... и спросил, что нынче пишут про Дженет и Джона¹⁹.

Январь 1995 года

¹⁸ Джон Кугар-Мелленкампа (р. 1951) – американский рок-музыкант.

¹⁹ По книжкам про Дженет и Джона британские дети учились читать в 1950–1960-е гг.

Ралли

Вот что написано на первой странице буклетика самой странной автогонки в мире: «Авторалли никогда не играли заметной роли в жизни незрячих людей».

Не играли, точно, и никогда не будут. Мужчины не рожают. Рыбы не проектируют субмарин, продюсеры *BBC* не принимают решений. А из слепых не выходит отличных водителей-раллийщиков.

Однако они могут быть штурманами. Более того, за последние шесть лет в Индии состоялось 25 ралли, на которых штурманы имели больше общего с летучей мышью, чем с Тони Мейсоном²⁰.

Буду честен, я говорю сейчас не о тех ралли, когда колеса машин касаются земли только в минуты техобслуживания. Наша разновидность скорее похожа на квест.

Но даже здесь, как ни досадно, есть правила, и самое вредное – что на всех машинах должны быть ремни безопасности. Потому, когда участвовал я, в заезде было всего 66 экипажей, а это совсем слабенько для страны с девятью миллионами слепых.

Но я-то бывалый и знаю, что лучше всего правила обходить простой наглостью. Я решил, что если стащу у штурмана стенограмму, он и не заметит, и мы выиграем. Но орга-

²⁰ Тони Мейсон – британский раллийный штурман и телеведущий.

низаторы это предусмотрели: все указания отпечатали брайлем, а этот язык для меня все одно что суахили или дойч. Как и все, мы должны были следовать лоции. Но в отличие от остальных, свернули не туда на первой же развилке.

Я сейчас объясню. Брайль был английский, а этот язык – не из резюме моего штурмана. Так что он вслух читал мне все указания, букву за душераздирающе медленной буквой.

Таким порядком мы стартовали и направились на нашем Maruti Gypsy в центр Мадраса, и мистер Падманабхан бормотал: «ч-и-р-з-к-и-м-е-т-н-а-л-л-а-в». Имея карандаш, лист бумаги и пару недель в запасе, вы бы расшифровали это как «через километр поворачивайте налево».

Беда в том, что у меня ушло пять километров на понимание, и к тому времени мы заблудились окончательно и безнадежно. И ладно, я не петрю в брайле, мой тамильский штурман тоже не особо с ним боек. Так я и завяз со слепым спутником в городе, где никогда не бывал (и, к слову, больше не хочу оказаться), на одном, что ужасно, куске суши с Португалией и Йеменом. Все могло кончиться неважно.

Мы плелись по дороге, и вдруг мистер Падманабан оторвался от стенограммы и спросил: «Что такое п-зд-к-р-р-ал-п-к-т». Сказать по совести, путного ответа у меня нет и сейчас.

Между тем мы как-то – я полагаю, чисто случайно – выкатились на контрольный пункт. Выдохнув, я спустил стекло и спросил, сильно ли мы отстали. Однако, забавно: мне от-

ветили, что мы прибыли первыми, и это было странно, ведь стартовали-то мы последними.

Впрочем, все тут же стало кристально ясно: нам сообщили, что это шестой контрольный пункт, а с первого по пятый мы как-то проскочили. А я отлично знал, где и как. Мы проехали через Тибет.

Тем не менее поперли дальше, и вдруг штурман велит мне остановиться. «Мы на седьмом контрольном пункте», – заявляет он. Ничуть не бывало. Мы остановились посреди какой-то промзоны, а объяснять слепому, что он ошибся, довольно непросто. Причем ошибся не впервые.

«Простите, – сказал я, – но пункта здесь нет».

«Есть, есть», – настаивал штурман. И я, щадя его чувства, выскочил из машины, чтобы проштамповать карточку у несуществующего распорядителя на контрольном пункте, которого не было.

«Я же говорил», – сказал мне мистер Падманабхан, когда я плюхнулся обратно на сиденье.

После гонки на базе выяснилось, что мы сошли с дистанции, так как сумели найти всего один контрольный пункт. Все думали, что мы плюнули на гонку и отправились восвояси. На нас даже не заказали обед, но это, вообще-то, хорошо, потому что состоял он, судя по виду, из мертворожденных дроздов, которых потоптали ногами, а потом обвалили в карри, лавровом листе и имбире.

Как же мы смеялись, когда штурманы выковыривали из

зубов половинки клювов. А уж как смеялись штурманы, вспоминая, сколь никчемными были их пилоты.

Такой спорт стоит завести в Британии. Эй, ротарианцы, рыцари Круглого стола, хорош гонять по улицам на больничных кроватях, кончайте парные забеги по пабам на трех ногах²¹, да позвоните в Общество слепых. А потом сообщите мне, когда и где!

Февраль 1995 года

²¹ Британская забава – переходить из паба в паб, связав свою левую ногу с правой ногой компаньона.

MGF

В высшей лиге тусовщиков бытуют свои правила, которых нет ни в одной книге об этикете. И самое важное такое: когда позовут к столу, не приходиться первым, иначе не сможешь выбрать, с кем рядом сидеть.

Ну и последним тоже нельзя оказаться, потому что останется одно место и уж, будь уверен, оба соседа окажутся невыносимыми.

Кто не придерживается этих простых правил, может попасть между футболистом и вегетарианцем. Или между гомиком и телепроповедником. Или между туристом-трейлероводом и социалистом. Тут могут быть самые жуткие сочетания, но хуже нет, чем оказаться между двух MG-владельцев.

Прежде всего, у них обоих будут бороды, которыми они насорят тебе в суп. Потом, как любители свежего воздуха, они наверняка окажутся вегетарианцами. Это значит, тебе долго будут втирать про ужасную участь невинных телят и про лисят с острыми ушками и милыми хвостиками... и куриными перьями, застрявшими в хищных клыках. А когда им подадут ореховые котлетки, разговор перейдет на их кошмарные машины.

Что ж, мы с вами знаем, что старый MG – безвольное ведро ржавчины, которое текло при любом дождике, ломалось,

чуть на улице похолодает, и перегревалось, стоило выглянуть солнышку. Он поворачивал с проворством атакующего носорога, останавливался с величавостью супертанкера, а высокооктановый бензин хлебал так, будто у него под капотом V-образный восьмицилиндровый движок от Chevy.

Однако наши бородатые друзья смотрят на дело иначе. Им даже нравятся постоянные поломки, потому что это повод забраться своему драндулету под брюхо.

А вечером в пабе можно будет без конца трепаться о том, что именно ломалось, и что и как ты чинил. Для нас с вами наконечник рулевой тяги – одна из самых скучных вещей во Вселенной, но для эмдживода – это стальное божество, практически предмет поклонения, автомобильное яйцо Фаберже.

Эмдживод будет говорить о наконечнике рулевой тяги два часа кряду без заминок и повторов. И только потому смолкнет, что через два часа вы его пристрелите. Только из-за фанатов MG люди считают придурками всех автомобилистов-любителей. В наше время стоит лишь заметить, что любишь машины – и поэтому в случае выигрыша в лотерею купишь Ferrari, – как собеседник с воплями скрывается за горизонтом.

Он вспомнил, как однажды его втянули в разговор о наконечнике рулевой тяги, и опасается, что у вас те же намерения, что вы активист движения в защиту британского эля и пьете только такое пиво, в котором есть грязь.

Вот потому-то я настороженно встретил новый MG. Ес-

ли сейчас за одну любовь к машинам прослынешь фриком, можно представить, как тебя заплуют, если войдешь в бар, помахивая ключами от MG...

Все в баре подумают, будто у тебя на стоянке Midget семидесятых годов и ты сейчас станешь потчевать публику увлекательным рассказом о том, как утром регулировал зажигание. Все поголовно прикинутся больными или вспомнят о срочных делах, чтобы моментально смыться.

Кроме хозяина, конечно, которому деваться некуда. Для него единственный выход – самоубийство. Он даже может броситься на рукоятку своего ручного пивного насоса и умереть в корчах, не ведая, что на самом деле ключи у вас от *нового* MG.

Я не сомневаюсь, что MGF – чудесная, отлично скомпонованная машина с умным движком. И посмотреть на нее приятно, а белые кругляши индикаторов весьма оживляют в остальном вроде бы заурядный интерьер.

Могу спорить, картер у нее не протечет, а механика – такая же надежная, как в вашем холодильнике. И хотя еще ни один журналист не проехался на ней – как бы многие из них ни убеждали вас в обратном, – я уверен, что она легко управляется и дает хорошую скорость.

А еще она английская, что автоматически ставит ее выше Barchetta и Speeder, MX-5, SLK и Z3 и любого другого родстера, который появится в ближайшие месяцы.

Беда, однако, в том, что, купив новый импортный кабри-

олет, ты сразу кажешься всем свободным и незашоренным человеком. Но если вместо этого выберешь конструкцию с эмблемой MG на капоте, люди решат, что ты лох.

Май 1995 года

Ford GT40

В 1962 году Энцо Феррари пытался продать свой бизнес, и Генри Форд вроде бы склонялся купить. Переговоры были на полном ходу, и до росчерков под договором оставалось несколько дней, когда старик Энцо решил, что под гнетом фордовской планетарной бюрократии его гордость и радость увянет и зачахнет.

Мистер Форд взбеленился и приказал своим напомаженным конструкторам создать такую машину, которая в Ле-Мане разделает Ferrari в пух и перья. Он собирался преподать итальяшке урок на всю оставшуюся жизнь.

Возмездие отлилось в форму спорткара GT40, который под разными личинами четырежды выигрывал 24-часовую гонку в Ле-Мане.

С тех пор как я вышел из того возраста, когда катаются по маленькому кругу, крепко держась двумя руками за срам, я остаюсь горячим поклонником Ferrari, особенно модели 250 LM. Но был такой Ford, который утер ей нос.

GT40 стал моей любимой машиной, и я даже уговаривал папашу купить ее себе взамен разбитой тачки Cortina. Форду, убеждал я его, нужны деньги, чтобы строить больше «джити-сороковых».

У меня в комнате стояли три модельки GT40, а все стены были уклеены плакатами с ним. И даже, лет в восемь, мне

повезло посидеть в настоящем «сороковом» – я в ту же минуту решил, что придет день, и у меня будет такая машина.

Как и Lamborghini Miura, тоже созданная с целью поспорить Энцо Феррари, GT40 – из той эпохи, когда автодизайн достиг расцвета. Гляньте на нынешние McLaren или Diablo: разве есть в них убийственная сексапильность суперкаров шестидесятых?

Да, с тех пор появилось немало изящных машин, но ни одна не похвастает выразительностью линий GT40 – я, конечно, говорю, о гонщике, а не об удлинённом и размытом Mark 3.

Этим летом я был в Гудвуде на Фестивале скорости, и хотя на тамошний склон взлетало с ревом много поразительных машин, GT40 по-прежнему оставался лучшим. Да, поистине самая элегантная машина всех времен и народов.

И довольно быстрая. Разгон до 100 км/ч занимает 5,4 секунды, а на трассе M1 можно было, если надо, закинуть стрелку в сектор 280. Тогда не было скоростного ограничения, потому что гомосексуализм еще не изобрели.

И двигатель на ней стоял годный. Я всегда держался того мнения, что кубики в моторе не заменить ничем, а это была машина с 7000 кубиков, упакованных в V-образный восьмицилиндровик.

И вот она стоит, во дворе гостиницы Elms Hotel в Эбберли, заправленная и готовая в путь. Ключи у меня в руке, солнце светит, и соблазн гонять кругами одолевает. Сейчас

исполнится моя тридцатилетняя мечта, я проеду на GT40, и, в общем, плевать, что это обычный дорожный автомобиль с 4,7-литровым трехсотсильным мотором от Mustang и с багажником.

Ford едва успел склепать семь таких аппаратов, как американский журнал *Road & Track* написал, что это криво сработанный кусок ослиного дерьма, и дал отмашку остальным писакам. И вот я, парень, который любит GT40 больше всех других машин, сейчас втоплю на нем по трассе.

Но я не смог. Впервые за десятилетие дорожных испытаний разных машин мне пришлось после отчаянной борьбы признать, что я не помещаюсь в кабину. Нет, это не найджелмэнселловское²² нытье про «неудобно». Я действительно не смог уместить колени под приборной доской, голову под крышей и поставить ступни сколько-нибудь близко к педалям.

Если бы перед Джоном Маккарти²³, только что сошедшим с бейрутского рейса, поставили пинту, и едва он собрался бы отхлебнуть, помочились туда, он обломался бы меньше, чем я в тот день.

Но теперь я рад, что так вышло. Да, я доволен, что Форд выпустил тачку для хомяков и прочих мелких грызунов, до-

²² Найджел Мэнселл (р. 1953) – английский автогонщик, чемпион мира по автогонкам в «Формуле-1».

²³ Джон Маккарти (р. 1956) – британский журналист, больше пяти лет проведенный в заложниках у ливанских террористов.

волен, что поездка в Вустер обернулась для меня пустой потерей времени, и мне пришлось переписывать заготовленный для передачи текст. И я счастлив, что сойду в могилу, так и не покрутив баранку GT40, потому что реальность не омрачит мою мечту.

В детстве я бредил Ванессой Редгрейв, а теперь узнал, что она, вероятно, из тех женщин, которые не бреют подмышки. И был еще один спорткар, проехать на котором я мечтал с тех пор, как стал есть с бьющейся посуды, – Ferrari Daytona – в вождении оказавшийся похожим на Seddon Atkinson²⁴.

Так что если вы ребенок, одержимый желанием однажды сесть за руль McLaren или Diablo, позвольте посоветовать вам встать в ведро с удобрением. Потому что, когда вы вырастаете, эти авто уже покажутся старыми и страшными рядом с хетчбэком, на котором вы будете ездить на работу.

Сентябрь 1995 года

²⁴ Seddon Atkinson – марка британских тяжелых грузовиков.

«Бигфут»

После где-то миллиона лет безделья человек в последние лет сто, похоже, взаправду прогрессирует. Он моторизовал свои колеса, отрастил крылья, добрался до Луны и, самое главное, изобрел факс. Но в последние двадцать лет опять никакой движухи. Где следующая модель Concorde? Когда полетим на Марс? Что пришло на смену рок-н-роллу?

По-моему, тут виновата миниатюризация. Умные головы перестали изобретать новое, а взялись уменьшать то, что уже есть. В 1970-е у меня была стереосистема – громоздкий деревянный ящик, а ее звукосниматель напоминал машинерию ньюкаслских доков. А сегодня кнопки на проигрывателе приходится нажимать пинцетом, и чтобы читать дисплей, нужен телескоп.

Или вот фотоаппараты. В прошлом месяце в Штатах я видел мужика с фотоаппаратом, по виду, легче воздуха. Если такой уронишь, он будет парить над землей, что, может быть, и здорово, но, сказать по совести, никто не переплюнет мой Nikon, для которого в аэропорту требуется особая команда носильщиков.

Или вот Кейт Мосс.

Ну послушайте. Мне нравятся пышные бюсты, много еды на тарелке, и «Терминатора-2» я лучше посмотрю в кино, чем на видео. И еще я люблю большие машины: до меня это

дошло недавно, когда я сел за руль «бигфута».

Прежде всего, его девятилитровый V-образный 8-цилиндровик жрет горючку со скоростью 23 л на каждые 300 метров. Ничего так. Это будет около 82 л на километр, и при такой цифре получаем машину, нигде не имеющую соперников по неэкономичности.

Она, конечно, быстрая. Никаких испытаний не проводилось, но могу доложить, что, тронувшись с места на полном газу, разогнался до 100 км в час секунды за четыре.

Это впечатляюще для любого автомобиля, но особенно примечательно для тачки с шинами под два метра высотой. На водительское сиденье нужно забираться по раме, протискиваясь на кокпит сквозь люк в плексигласовом полу. А весь кузов грузовичка, водруженный там наверху – туфта. Пластмассовая имитация – Ford 150 – даже двери не открываются.

В кабине только одно, установленное посередине сиденье с пятиточечной гоночной сбруей, и где-то тысячи две с половиной индикаторов на приборной доске. И предупреждающие лампочки, про каждую из которых мой инструктор подробно рассказал, прежде чем позволил мне тронуться с места. Но я не слушал ни слова.

И что он объяснял мне о переключении скоростей, я тоже пропустил мимо ушей. Коробка автоматическая, но хотя сцепления и нет, нужно отводить рычаг назад всякий раз, как переходишь на повышенную. Тут потом возникла загвоздка: слово «отводить» оказалось неточным. Рычаг, как я быстро

обнаружил, надо изо всех сил дергать.

Лекция кончилась, я нацепил свой ошейник, и инструктор, уже наполовину скрывшись в люке, обернулся и спросил: «А вы вообще водили скоростную машину?» Я ответил, что водил Diablo, и он исчез со странной улыбочкой на лице.

Чтобы завести многоэтажку-двигатель за спиной, в «биг-футе» ты просто жмешь резиновую пумпочку и тут же благодаришь бога, что догадался надеть шлем. Мотор ревет как Harrier на вертикальном взлете, а когда дашь газу, весь видимый мир дрожит и сотрясается.

Примерно через секунду моего межзвездного полета несколько приборов и характерный шум подсказали, что было бы в общем-то неплохо переключить скорость, и я двинул рычаг назад. Ничего не произошло. Обороты росли, и я попробовал еще раз. Опять ничего – не считая нескольких загоревшихся тревожных лампочек.

Но я уже порядком обозлился, и как следует дернул рычаг, отчего машина, как мне показалось, просто сиганула вперед. Я мог бы догнать и обогнать Diablo.

И хотя ехал я по мокрой траве, «сцепление с дорогой» мне показалось прекрасным. Насколько прекрасным, я правда понять не успел, потому что стал бороться с третьей передачей, но вместо третьей, видно, включил первую. Дело происходило в Вермонте, но рев слышали на Гибралтаре.

Мне дали еще пять минут, а потом ребята с Форда нажали на дистанционном пульте кнопку «выкл» и заглушили мо-

тор. Я хотел было задать им жару, но, глянув на тахометр и увидев, что разогнал девятилитровый двигатель стоимостью в £100 000 до 10 000 оборотов в минуту, предпочел слинять.

Я бежал без остановки до самого Чикаго, а, добежав, подумал, что «бигфуты» попусту пропадают на выставках, перешагивая там через седаны. На этих машинах нужно ездить по делам. Я скоро переселяюсь в Чиппинг-Нортон, и уж там, не сомневаюсь, у «бигфута» будет шумный успех.

Ноябрь 1995 года

Техас

Знаете что? Когда в следующий раз приедете в сервис за машиной, а она еще не готова, потерпите, как терпите боль в кресле у зубного.

И вознесите хвалу своей счастливой звезде за то, что не живете в Лаббоке, штат Техас.

Обычно я бываю в Америке раз 6–7 в году и, как правило, неплохо провожу там время. Но это потому, что приезжаю я чаще всего или в Сан-Франциско, один из трех величайших городов Земли, или в Детройт, который просто земной рай, или в Колорадо, где отличные горнолыжные трассы и зазубренные горизонты.

Ки-Уэст тоже неплох, даже при том, что у местных мужчин странная привычка держаться за руки, и в нашем отеле жил Майкл Бэрримор²⁵. Еще мне нравится Новая Англия, а штат Юта своим совершенно бредовым пейзажем весьма напоминает Исландию.

Но Лаббок был моим первым столкновением с «кондовой» Америкой. Это дыра в самой середине Техаса, несколько элеваторов, торчащих из трейлерного парка. Гордится Лаббок тем, что здесь родился Бадди Холли²⁶, а других поводов

²⁵ Майкл Бэрримор (р. 1952) – британский актер.

²⁶ Бадди Холли (1936–1959) – американский певец и автор песен, один из первопроходцев рок-н-ролла.

для гордости нет.

Однако в Лаббоке я познакомился с Биллом Клементом, самым застенчивым из всех автомехаников, готовых в любой миг обозвать клиента «долбаным ящером». Над входом в его контору, расположенную на бульваре Мартина Лютера – Билл произносит «Лузера» – Кинга, висит табличка, на которой перечислено, кому запрещен вход. Список этот слишком длинный, чтобы приводить его здесь целиком, но, вообще говоря, включает всех, от жен и подружек до проповедников, политиков и курильщиков. Слунтяи, студенты и волосатики тоже там. А для пущей уверенности, что не проникнет кто попало, – ограда с колючей проволокой и ворота на замке, который озадачил бы даже Q²⁷.

Если попробовать покричать или, хуже того, погудеть в клаксон, Билл распахнет окно и разрядит вам в грудь револьвер 44-го калибра. Я не шучу. В Техасе закон позволяет пристрелить любого, кто после наступления темноты посягает на вашу собственность.

Последним, кто хотел прорваться к Биллу в гараж, был молодой черный парень из «ниггertaуна». «В тот вечер у него случилась передозировка свинца», – гордо поведал нам Билл.

За воротами не менее красноречивые знаки: на дверях конторы наклейка: «Говори по-английски или уе. вай». Немецкая каска времен Второй мировой на кофейном сто-

²⁷ Q – персонаж бондианы, снабжающий Бонда полезной шпионской техникой.

лике и список «негрильских имен» на стене. «Сраные бриты», заехавшие потрепаться, поначалу насторожили Билла, но все изменилось, когда он узнал, что наш оператор – южноафриканец. После этого вопросы снялись, и Билл прочел нам лекцию о двигателе Merlin и о том, почему Spitfire – лучший самолет в истории.

К тому же он видел, что мы приехали на минивэне Chevrolet, а это тоже удача, потому что будь мы на Ford, он бы нас пристрелил. Билл лучше будет толкать Chevy, чем водить Ford. Всякому, кто хотя бы секунду думал, не арендовать ли Ford, запрещено приближаться к биллову гаражу на милю.

Письменным столом в кабинете Билла служит нос Chevrolet 1957 года. Во дворе обитают больше двух сотен старых Chevy, а в личном музее – 17 полностью восстановленных аппаратов серии SS²⁸. «Их не особо покупали, кто не поклонник Третьего рейха», – пояснил Билл.

В гараже Биллу помогает Боб, купивший свои джинсы тринадцать лет назад и с тех пор заметно разжиревший. Вместо того, чтобы выкинуть старые портки, Боб носит их спущенными ниже зада. То еще зрелище, когда он наклоняется.

У Билла прикид тоже не ахти. Джинсы на десять сантиметров кургузее нужного, брюхо на десять сантиметров толще, волосы на десять сантиметров короче. Меня не впечат-

²⁸ SS – особо спортивные (SS – Super Sport) исполнения автомобилей Chevrolet: Impala, Chevelle, Nova, Camaro и El Camino.

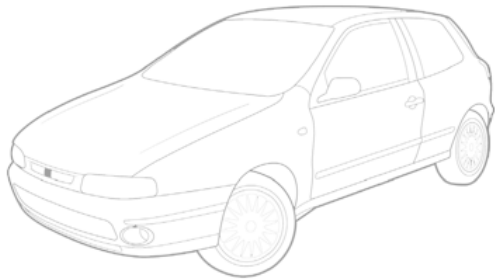
лили ни его очочки под Бадди Холли, ни идеально прямой пробор. А когда он презрительно обозвал Rolling Stones «куколками», я уже собрался заехать ему по роже.

Впрочем, он сберег свои зубы, выказав интерес к двигателю Aston Martin Vantage. Он заскакал за своим смешным столом, когда я сообщил, что там стоит V8 с двумя нагнетателями, и запищал от восторга, услышав, что крутящий момент достигает 745.7 Н·м. Но тут же полиловел от злобы, когда я добавил, что объем – 5,4 л (у Билла запрещена метрическая система), – и, наконец, взорвался, услышав, что Aston Martin принадлежит Форду.

Билл ненавидел Ford, почти как я – Билла, но у него все-таки была одна симпатичная черта. Это его футболка. На ней написано, цитирую дословно: «Если ты не видел Бога... ты медленно едешь».

Декабрь 1995 года

1996



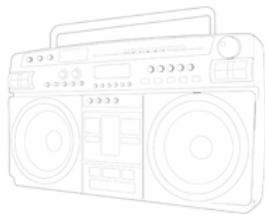
АВТОМОБИЛЬ ГОДА: FIAT BRAVO/BRAVA

1996

5 ЛУЧШИХ ПЕСЕН

ПЕСНЯ — ИСПОЛНИТЕЛЬ

- 1 Killing Me Softly — The Fugees
- 2 Wannabe — Spice Girls
- 3 Spaceman — Babylon Zoo
- 4 Say You'll Be There — Spice Girls
- 5 Return of the Mack — Mark Morrison



5 САМЫХ КАССОВЫХ ФИЛЬМОВ

- 1 «День Независимости»
- 2 «Смерч»
- 3 «Миссия невыполнима»
- 4 Джерри Мелройс



Jaguar XJ220

Час назад на пустом шоссе я выжал из Jaguar-XJ220 скорость в триста двадцать. Это был кайф, но еще больше радовала картинка в зеркале: там я видел Porsche 959 и Ferrari F40. А впереди шел F50.

По-настоящему, мы не соревновались, но ведь невозможно, сходя с круговой развязки, не втопить мощный ягуаровский акселератор в такой же мощный коврик и не услышать, как запоют альтом турбины.

Я впервые сел за руль британского амбала, и пусть по сравнению с итальянской парочкой он оказался тяжеловат, все же эта машина гораздо лучше, чем я думал. Однако, хотя и погонял я жирного кота по полной, остался осадок какой-то незавершенности. Я вел одну из самых удивительных машин мировой истории, и мне было скучно. А дело в том, что прямо перед этим я управлял совершенной машиной, чемпионом мира, упряжкой из 1800 лошадок.

Это была лодка – непобедимый 43-футовый катер класса 1 из Victory Team²⁹ с парочкой движков-«бигблоков» Chevrolet, режущий океан крутящим моментом в 1500 футо-фунтов (2034 Н·м). В этом катере только два сиденья. На левом расположился Саид Аль-Тайер – управлять газом и четырьмя передачами. На правом я – за баранкой. Остекление

²⁹ Victory Team – команда ОАЭ по гонкам Класса 1.

кокпита взято от американского истребителя F-16, и приборная доска вполне подошла бы реактивному самолету, но при этом – автомобильный руль и гоночное автосиденье с пятиточечным ремнем, так что на машину тоже, можно признать, смахивает.

Двойной катамаранный нос, далеко выступающий вперед, застил вид. С этим надо было что-то делать, поскольку Саид уже разбудил стального зверя в £600 000 ценой, а вывести его из гавани предстояло мне.

«Наверное, волнуетесь», – сказал я в переговорное устройство, взяв курс в открытое море. «О, нет, – ответил Саид, – я в первый раз сел мотористом». С этими словами он дал газ до отказа.

Скорости переключаются неуклюже медленно, но спутниковый спидометр мотает мили с непостижимой уму быстротой. Через 30 секунд после старта мы уже делали 100 миль в час. И тут же 120, 125, 130. На скорости 132 м/ч нас было слышно в Барнстэпле, но большего наши маленькие винты не могли. С большими гоночными эта красавица дает до 144. Впрочем, 132 – это довольно нехило, особенно если глянешь вбок и увидишь воду всего в метре внизу. У нее твердый, какой-то бетонный вид. Меня заворожило это зрелище, и я не слышал, как пилот спасательного вертолета умолял нас сбавить ход. Похоже, его Jet Ranger не мог за нами угнаться.

Тут, поскольку мы шли в открытом море по прямой, а впереди были иранские территориальные воды, Саид попросил

меня сделать широкий поворот направо. И это оказалось ни с чем не сравнимое ощущение. Этим катером пробовал управлять Деймон Хилл, и сравнил его с автопогрузчиком, несущимся на скорости 500 км в час, но это гон, потому что катер слушается немедленно – едва заметный поворот руля, и двойной нос без всякого крена идет в сторону. И, при том, что Victory весит четыре тонны, я почувствовал, как днище подо мной держится за воду. Это было как на гоночном автомобиле. «Да, – подтвердил Саид, – И переворачивается она тоже, как гоночный автомобиль, так что в следующий раз не крутите так сильно».

Палуба катера – по сути, самолетное крыло, такая конструкция тащит катер из воды, чтобы уменьшить трение. Так что, когда мы еще разок вышли за сотню, наши винты только на треть окунались в море. Все остальное летело по воздуху. Езда, почти как на Jaguar, но вообще-то так не всегда. Современные катера должны, если надо, вести гонку при ветре в 40 узлов и двухметровой волне, да еще делать в среднем 100 миль в час.

Если вы такого зрелища не видали, настоятельно советую вам поскорее посмотреть. Катера скачут с волны на волну, и мотористы изо всех сил стараются дать полный газ, пока днище в воде, и убрать, когда оно в четырех метрах над. Винты крутятся со скоростью в два Маха³⁰: плюхнешься – переломаешь валы.

³⁰ Примерно 2200 км/ч.

Гоночные трассы строятся, чтобы по ним удобно было гонять, но море создано, чтобы производить погоду и чтобы было где жить акулам. Если вы не справитесь с управлением на гоночной трассе, Мюррею Уокеру³¹ будет о чем поговорить. Если же вы не сладите с катером Класса 1, большой гроб вам не понадобится: лишь бы поместилось ухо, палец ноги или иной небольшой кусочек, который удастся найти. Ощущения самые пронзительные.

Февраль 1996 года

³¹ Мюррей Уокер (р. 1923) – английский журналист и комментатор «Формулы-1».

Полонез

Не сомневаюсь, вы каждое утро поджигаете губы, обнаружив, что почтальон опять набил ваш ящик рекламной макулатурой. Вы не хотите выигрывать барабанную сушилку, вам не нужна карта Amex, и вы бы лучше купили *Razzle*³², чем *Reader's Digest*.

Но представьте на минуту, какова была бы ваша жизнь, если бы вам нужно было читать все, что сунули в ящик. Вообразите, что все счета и банковские извещения вас заставляют вскрывать, а не отправлять прямиком в мусорное ведро.

Так вот, именно это каждое утро происходит в Телли-Тауэрс. Мне приходится собирать все фуффло, доставленное почтальоном, и читать.

Я имею в виду пресс-релизы мировых автомобильных компаний – тома, заставляющие по-новому трактовать понятие скуки. Они нуднее, чем романы Джейн Остин, тоскливее, чем собрание приходского совета.

Не далее как на прошлой неделе Nissan поменял на Micra радиаторную решетку или что-то подобное, и бедняга Пэт³³ заработал грыжу, пока дотащил их пресс-релиз до нашего ящика. Дочитав до восемнадцатой страницы, я понял, что

³² Британский журнал «любительского» порно.

³³ Почтальон Пэт – нарицательное имя всех английских почтальонов.

все сообщение можно было уместить в одной фразе: «Мы чуток видоизменили Micra».

Однако сегодня вместе с талмудом про новый двигатель Corsa и буйной диатрибой по поводу Hyundai Lantra Estate в почте нашлось послание, от которого я охренел.

FSO не умер. Польская автомобильная компания сумела пережить переход от коммунизма к Леху и обратно к коммунизму. Более того, ее продукция до сих пор поставляется в Великобританию. Только не это!

Я по-прежнему считаю, что худший автомобиль в истории человечества – это Nissan Sunny. У него нет ни одного достоинства: все можно найти в других машинах или лучше, или дешевле. Но водить хуже всего на свете Polonez.

Один плюс у этой машины был: дешевизна. Но уж тут иначе никак, потому что на самом деле это даже не автомобиль. Это коробка, под которой беспечный покупатель обнаруживал трактор сороковых годов.

Большинство потребителей отпугивал уже дизайн, но тут Polonez соревновался разве что с Vartburg и Trabant, а упоминаний об этих марках в книге Джереми Кларксона «Прекрасные автомобили» вы не найдете никогда.

Но вы и близко не можете себе представить, какой ужас – водить эту поистине кошмарную тачку, и едва успев подивиться ее способности подскакивать на три метра над дорогой, замечать, что рулевое управление не работает, потому что передние колеса забетонированы.

Если двигатель Polonez изобрел Карл Бенц, то он, выходя, полностью отказался от идеи внутреннего сгорания. Рев этого мотора распугивал птиц, а топлива сгорало, будто в дизель-электropоезде.

До того я последний раз ехал в Polonez в прошлом году. Это был мини-кеб, и он сломался в хитроуском тоннеле. И мне еще пришлось препираться с жирным водилой, когда тот потребовал оплаты.

После тогдашней долгой прогулки до терминала сквозь выхлопной туман, я ничего не слышал об этом прыще на заднице мирового автомобилизма. До нынешнего утра. Похоже, FSO выпустил новую модель под названием Caro, и она нашла кое-какой спрос в Британии. В прошлом году здесь продано 480 штук, и я могу лишь предположить, что эти покупатели совершают вылазки на дорогу только ночью. Ни одного Caro не попадалось мне на глаза.

Но я и так понимаю, что машина эта ужасная, хотя нельзя отрицать одного. За £4527 она дешевая.

А еще ее можно заказать с 1,9-литровым ситроеновским дизелем, и в будущем она обзаведется гидроусилителем руля от ZF и тормозами фирмы Lukas. И может стать наполовину приличной тачкой, но, не сомневайтесь, цена тоже подрастет.

То есть получится полуприличная машина по неприличной цене. И никто не станет этим заморачиваться, потому что, если верить пресс-релизу, 10 % акций FSO выкупила

Daewoo, и в ближайшие 5–6 лет довыкупит до 70 %.

Замысел прост. Daewoo повезет комплектующие старых Astra и Cavalier из Кореи в Польшу, где их будут свинчивать в приблизительный, но недорогой образец машины будущего тысячелетия.

Все это мы, конечно, уже проходили – на примере Vauxhall. Никаких скоростных машин. Птички на деревьях и благонамеренное человечество, катающееся туда-сюда в Vectra. Помилуй, боже!

Март 1996 года

Зеленые

В истории человечества найдется немало героев-революционеров, чьи мечты о новом мировом порядке сияли, как самые яркие звезды на небосклоне, а потом выгорали и рассыпались в прах. В XX столетии мир прошел через разгул экстремистских идеологий – от фашизма до коммунизма – и выжил. Когда рухнула Стена, все вздохнули с облегчением, но противники сложившегося порядка, всеми силами старающиеся задавить свободу мысли и демократию, будут всегда. Идеалисты не исчезают: они просто объединяются под новыми знаменами.

Вот теперь они вернулись с лозунгами защиты среды. Только на сей раз в стремлении низвергнуть диктат корпораций и передать власть народу они, похоже, действительно задели публику за живое. «Если мы не образумимся, планета погибнет. За пять минут по геологическим часам мы превратили райский сад в мусорную свалку».

Это полная шняга. Судьба планеты их ни капли не заботит: для них это орудие, которым можно таранить неприемлемую для идеалистов систему – демократию.

Но они вызвали большой шум. И, перепугавшись растущей симпатии публики к так называемым зеленым, глупые близорукие правительства по всему миру обложили драконовскими ограничениями того, кого сочли самым безответ-

ным, – двигатель внутреннего сгорания.

А все автомобильные компании дружно спасовали. Отчего бы им не прийти на Даунинг-стрит да не объяснить, что автомобили ежегодно вносят в казну королевства нехилых £18 миллиардов? Нет, вместо этого мы получаем идиотскую рекламу Mercedes, в которой от Е-класса, проехавшего мимо, распускаются маки.

Предложу вашему вниманию несколько фактов. Лондонский марафон производит двуокиси углерода больше, чем любое из соревнований в годовом календаре «Формулы-1». Средний коттедж выбрасывает в атмосферу так называемых парниковых газов больше, чем ваше авто. И если верить консультанту из «Друзей Земли»³⁴, с которым я говорил, 97 % двуокиси углерода на планете имеют природное происхождение. И даже если трехпроцентный вклад человека не растворится спокойно в океане, то вызванное им потепление отзовется более переменчивой погодой, более обильными снегопадами на суше, и значит, понижением уровня моря!

Автомобили не вызывают астму. Не гадят на улицах и не распространяют тиф. С появлением каталитического дожигателя вредный выброс в выхлопных газах резко уменьшился. Свинца убавилось на две трети, серы – десятикратно.

Но эко-чудилы все равно вопят, чтобы мы оставили машины в гараже и поехали на автобусе. Зачем? Затем, что это за-

³⁴ Friends of the Earth International – международная экологическая организация.

медлит экономику до скорости черепах, захвативших Нью-Бери-байпасс. Будь их воля, мы все сидели бы на деревьях, жевали чечевицу и не мыли голову. Сами они, видно, так и живут, если посмотреть, насколько их взгляды расходятся со здравым пониманием реальности.

Когда у меня разыгрывается астма или лезут прыщи, я принимаю надлежащие лекарства. Если я мерзну, то включаю обогреватель. Собираясь в город, сажусь в Jaguar. Проголодавшись, покупаю бигмак. А разозлившись, закурываю Marlboro.

С этими вещами жизнь приятна и легка. Они создают рабочие места и достаток. Удерживают общество на выбранном пути.

Отнимите их, и нам придется задуматься о новом курсе. Придется изобрести систему, где деньги не играют роли, и, значит, не зарабатываешь на выпуске продуктов, вредных для окружающей среды.

Такую систему, разумеется, не установить коллегиально, ответственность должен будет взять на себя кто-то один. Выходит, избирательного права мы тоже лишимся.

И все не провернешь на уровне страны. Бесплезно прибираться в Британии, если Франция продолжает шпиговать Тихий океан плутонием. И, значит, нужен мировой диктатор. По сути, бог.

Если зеленым когда-нибудь удастся воплотить свои идеалы, нам придется распрощаться со свободой мысли и рас-

пахнуть объятия навстречу гестапо, КГБ или как там будет называться их тайная полиция.

По сути дела, экологическое движение ровно так же опасно, как фашизм или коммунизм.

Но бояться нечего. Экстремизм всегда побивается здравым смыслом. В один прекрасный день в бункере Гринписа прогремит долгожданный выстрел из «люгера».

Май 1996 года

Nissan Skyline

Японским автопромышленникам стоило бы поближе приглядеться к Линфорду Кристи³⁵ и Барбаре Картленд. Первый не старается выглядеть большой розовой вороной, вторая не пытается выиграть на стометровке.

Nissan пора признать: «Все самые элегантные машины делаются в Европе или в Америке, а если мы пытаемся их копировать, выходит беспомощная имитация типа Supra».

И добавить: «Ребята, мы же не понимаем их “души”, так давайте не пробовать ее клонировать».

Душа – это то, что приобретается, когда выигрываешь чемпионат «Формулы-1» и гонку в Ле-Мане девяносто девять раз. Нельзя сконструировать душу или характер. Их зарабатывают.

С машинами – как с людьми. У меня куча, просто море знакомых, но друзья – это те, кого я знаю долгие годы. «Задушевные» дружба куется, когда вы вместе пьете, вместе попадаете в полицию.

Есть, конечно, и короткие пути. Я буду весьма любезен с тем, кто подарит мне миллион фунтов. И не шваркну трубку на рычаг, если мне позвонит принцесса Диана в легком эротическом томлении.

Nissan Skyline GT-R – именно из таких коротких путей.

³⁵ Линфорд Кристи (р. 1960) – выдающийся британский спринтер.

Nissan смирился с тем, что никогда не догонит Европу по изяществу и стилю, и решил двигаться туда, куда не пройдет Европа: в автокибернетику, где кремний – бог, а синьор Пининфарина³⁶

³⁶ Джованни Баттиста Фарина «Пинин» (Pininfarina) (1893–1966) – выдающийся дизайнер автомобилей и инженер, основатель кузовостроительной и дизайнерской фирмы Carrozzeria Pininfarina S. p. A.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.