

ДЖЕРЕМИ

МЕЖДУНАРОДНЫЙ БЕСТСЕЛЛЕР

# КЛАРКСОН



# Джереми Кларксон Могло быть и хуже...

*Текст предоставлен правообладателем*

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=16898814](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=16898814)*

*Могло быть и хуже... / Джереми Кларксон: Альпина нон-фикшн;*

*Москва; 2016*

*ISBN 978-5-9614-4086-7*

## Аннотация

Новая книга Джереми Кларксона, конечно, об автомобилях – спорткарах и внедорожниках, лидерах и аутсайдерах, очень дорогих и вполне бюджетных. Но не только. Она о людях и взаимоотношениях, политике и войнах, мишленовских ресторанах и белых медведях, Москве и принце Чарльзе. Неважно, на чем вы ездите: если вы любите настоящий английский юмор, едкие, словно сжатые пружиной слова, яд, иронию и сарказм, заставляющие английских политиков и светских львиц с ужасом и адвокатами ждать новых текстов Джереми, – тогда эта книга для вас. Искрометный юмор, здравый смысл и абсолютное знание предмета гарантированы.

# Содержание

Господи, Ганс, хватит мухлевать	7
Никаких сюрпризов в этой приторной конфетке	13
Да! Возьми меня прямо сейчас, леди Мармелад	19
Не очень по-британски, но надо учиться торговаться	26
Попробуйте лосиный размерчик	32
Хоть смейся, хоть плачь, а это машина для шутов	38
У этих обитателей юрт неплохо получилось	44
Малыш Луиджи и его турбонаддув	50
Мне не нравится эта Хельга фон Горгулья...	56
Не знаю почему	
Черт, Спок, мы не можем оторваться от Артура Дэйли[17]	62
Роскошная коала-утконос для Брюса	68
Ботокс и восковая эпиляция – и я готов	73
Эй, мой питбуль стал какой-то теплый и пушистый	79
Тупо, зато весело – отличная шутка	85
Испытание для сосков	91
Старый мошенник лихачит	97
Не понимаю, что это такое шведско-китайское?	103
Я повзрослел и люблю тебя, Хельга	109

О мисс, ты превращаешь меня в яростного деспота	116
С 0 до 40 как вжик	123
О Шрек, сожми меня до боли	129
Ferrari 4 – зачем?	135
Трудись усерднее, а то так и останешься на месте	141
Слишком дрессированный для изюминки	147
Астматический бухгалтер в прикиде лесоруба	153
Проверьте кто-нибудь, не потерял ли я где-то там селезенку	159
Выглядело скучно, но черт возьми!	165
Фы не фытершите этих мушений	171
Волшебство даже без трюков	177
Да отвратятся врата рая	183
Конец ознакомительного фрагмента.	188

# Джереми Кларксон

## Могло быть и хуже...

Переводчик *Александр Коробейников*

Редактор *Артур Кляницкий*

Руководитель проекта *А. Шувалова*

Корректор *Е. Аксёнова*

Компьютерная верстка *А. Фоминов*

Дизайн обложки *Ю. Буга*

Фото на обложке *Dwayne Senior for The Sunday Times / News Syndication*

© Jeremy Clarkson, 2014

Original English language edition first published by Penguin Books Ltd, London. The author has asserted her moral rights.

All right reserved.

© Издание на русском языке, перевод, оформление. ООО «Альпина нон-фикшн», 2016

*Все права защищены. Произведение предназначено исключительно для частного использования. Никакая часть электронного экземпляра данной 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 публичного или коллективно-*

*го использования без письменного разрешения владельца авторских прав. За нарушение авторских прав законодательством предусмотрена выплата компенсации правообладателя в размере до 5 млн. рублей (ст. 49 ЗОАП), а также уголовная ответственность в виде лишения свободы на срок до 6 лет (ст. 146 УК РФ).*

**\* \* \***

*Все тексты, составляющие эту книгу, сначала публиковались в еженедельной колонке Джереми Кларксона в газете The Sunday Times.*

# Господи, Ганс, хватит мухлевать

## *MINI Countryman Cooper S ALL4*

После долгих размышлений в эти праздничные дни я понял, что Господь – стопудово немец. Он создал мир и населил его разными офигенными созданиями, но никто из них ему как-то особо не понравился. Поэтому всех грохнул и решил начать заново. То, что вышло на этот раз, тоже его не порадовало, поэтому превратил всех динозавров в птиц, а некоторым обезьянам даровал оттопыренные большие пальцы.

Геология его тоже не вставляет. Сперва он поместил Шотландию на юг Тихого океана, но потом вкурил, что это как-то не по фэн-шую, и бросил ее в центр того, что сейчас зовется Атлантическим океаном. Потом прикинул, что миру Шотландия не нужна вовсе, так что похоронил ее под современной Южной Америкой.

Потом подумал, что Англии как-то одиноко торчать над Францией, так что скovyрнул Шотландию обратно и присобачил сверху Нортумберленда, как пижонскую шляпу набекрень. После этого Бог решил, что Англии вообще ни к черту быть связанной с Францией, и создал Английский канал (Па-де-Кале).

Сейчас он может решить, что Гималаи должны быть повы-

ше или что нет причин для существования Греции или всех этих низеньких островков посреди Тихого океана. Или что белый медведь – богомерзкий урод, так что нет ему места в коробке с игрушками.

Он играет и с погодой. Сначала постановил, что планета будет горячая и с большим количеством пара, а потом подумал, что нет, пусть тут будет чертовски холодно. Он продолжает свою игру и сейчас, чем просто выводит из себя всех завернутых на экологии. Как только они колотятся в тревоге, что мир становится жарче, всю Европу заваливает снегом.

Немцы точно такие же. Дайте им страну – и они обязательно захотят захватить и соседнюю.

Правда, есть в этом и светлая сторона. Когда немец создаст что-то прекрасное, он не идет домой, чтобы отпраздновать это за кружкой пива. Нет. Он снова отправляется на работу, чтобы внести какие-то улучшения. В Германии недостаточно быть лучше, чем все остальные. Нужно быть круче себя самого.

Они делают так даже с вином. Создав жидкое совершенство под названием Niersteiner Gutes Domtal<sup>1</sup>, чуваки вернулись к своим рабочим местам и решили, что единственный способ сделать вино еще лучше – добавить крошки сусального золота. Так они и поступили. И насколько блестящим

---

<sup>1</sup> Белое марочное полусладкое вино из рислинга, выращиваемого на участке Гутес Домтал, расположенном вблизи города Нирштайн (область Рейнхессен). – Здесь и далее *прим. ред.*



оказалось это решение? Вино, которое сверкает на свету. Потрясающе.

В Британии все совсем не так. Например, принц Чарльз считает, что мир был бы гораздо лучше, если бы любой прогресс прекратился в 1952 году. А каждый технологический отдел возглавляется людьми, которые хотели бы, чтобы Британия выглядела так, как на коробках шоколадных конфет из Дорсета. Если бы Бог был англичанином, то каждый день вам мешал бы пройти на работу какой-нибудь бронтозавр.

Прекрасный пример тому – красные телефонные будки. Они были бесполезны и пахли мочой, а от перегрева вы начинали умирать еще до того, как в трубке раздавались гудки. Но когда кто-то – по всей видимости, британец – предложил их усовершенствовать, это вызвало шок. Перемены? Здесь? В Британии? Вы рехнулись? Ведь мы – страна, в которой каждое Рождество показывают одно и то же шоу «Два Ронни», хотя один из них уже мертв.

Такой подход не работает, что особенно заметно в автомобильной промышленности. Когда в 1970 году был выпущен первый Range Rover, все могли убедиться, что это отличная модель. Поэтому команду его создателей распустили, и модель просуществовала с незначительными изменениями до 1994 года. К тому времени это было уже ископаемое.

Похожая проблема и с Land Rover. Та машина, которую вы приобретаете сейчас, мало отличается от той, что выпускалась после войны. Можете ли вы представить себе, чтобы

так было с BMW? Чтобы они разработали машину и потом шестьдесят лет ее продавали? Это немыслимо.

Но в номинации «почивание на лаврах» пальма первенства принадлежит Алеку Иссигонису<sup>2</sup>. Он создал Mini, что в конце 1950-х годов было вдохновенным прорывом, а потом решил навсегда оставить этот автомобиль в покое. Конечно, пару раз машину отделали деревом, а еще однажды поменяли решетку радиатора, но в основе своей Mini продолжал катиться по конвейерной линии все тот же, укомплектованный двигателем, происхождение которого восходит еще к тем временам, когда Шотландия располагалась неподалеку от побережья Южной Африки. Так продолжалось бы до сих пор, если бы на сцену не вышел концерн BMW и не заявил: «Боевому коню пора на покой».

К сожалению, тяга немцев к самосовершенствованию сейчас уже выглядит несколько глупо, потому что в дополнение к оригинальному Mini и различным производным этой модели мы имеем кабриолет, что неплохо, и Clubman, что тоже вполне ничего, особенно если вам безразлично, как он выглядит, и вы не хотите видеть то, что творится сзади. Но, увы, теперь появился еще и Countryman. И вот тут уже паршиво все.

Во-первых, он четырехдверный, рассчитан на пятерых и имеет вместительный багажник. Это достигается тем,

---

<sup>2</sup> Александр Арнольд Константин Иссигонис (1906–1988) – английский конструктор автомобилей греческого происхождения, автор Mini.

что машина стала намного больше. Так что больше это не Mini, согласитесь? Машина имеет 13,5 фута (4,12 м) в длину, что на треть длиннее оригинала Иссигониса, так что надо называть ее Maxi. А может, Twinset – комбинезон.

Однако есть и еще одна проблема. Первые образцы BMW выглядели и продолжают выглядеть хорошо, а вот Countryman смотрится просто идиотски. Он похож на Mini, который маленько поднабрал вес. Он не смотрится ни круто, ни интересно, ни практично. Он выглядит толстым.

Конечно, может быть, вас не интересует, как машина выглядит или как она называется. Ну, допустим. Но я уверен, что вас беспокоят судороги, которые появятся у вас, как только вы попадаете в пробку. Это второй подряд Mini, в котором у меня это случилось, подумайте об этом. Определенно стоит подумать и о том, как легко тормозить и как трудно вновь двигаться с места благодаря экологичному режиму пуска-останова, который глушит двигатель, когда вы останавливаетесь.

Еще более прискорбно то, что большого удовольствия от езды не получаешь. Все не так плохо, но руление довольно нервное, приборная доска дурацкая: кажется, что сидишь не перед ней, а на ней. Я везде опоздал, запыхался, выглядел глупо, а левую голень пронзала острая боль.

Плюс в том, что Countryman доступен в полноприводном варианте. Это простая система, которую убьет установившаяся в последнее время погода, но по деревенским дорогам

она будет передвигаться довольно легко. Дело, однако, в том, что та модель, которую тестировал я – Cooper S, – стоит больше 22 000 фунтов стерлингов. А это на 3000 фунтов больше, чем Skoda Yeti с теми же показателями.

Не надо быть снобами: этот Mini – не совсем Mini, а Skoda – не совсем Skoda. Это настоящий Volkswagen. Если говорить более конкретно, то этот Mini ужасен, а Yeti удивительно хорош.

На этом я хотел бы пожелать вам всем счастливого и увлекательного Нового года.

*2 января 2011 года*

# Никаких сюрпризов в этой приторной конфетке *Audi A7 Sportback 3.0 TDI quattro SE*

Итак, пришла пора. «Общественный транспорт» – это очень интересный общественный эксперимент, но после прошлогоднего фиаско, кажется, для всех будет лучше, если мы признаем: он просто не работает. Рассмотрим прежде всего поезда. Как мы знаем, все они сразу же останавливаются, как только становится слишком жарко, слишком холодно, слишком тянет осенью. Но проблема, конечно, здесь таится гораздо глубже. Железнодорожный локомотив – очень дорогая вещь. Не знаю, сколько он на самом деле стоит, но, думаю, несколько сотен фунтов отвалить придется.

Кроме того, есть еще подвижной состав – и вот тут я знаю, что каждый вагон стоит больше миллиона фунтов – и многие мили полотна. Нужно управлять ими, следить за ними и держать в сочлененном состоянии. Обслуживание обходится в два миллиарда фунтов в год. А результат очень прост. Разделите общую стоимость железнодорожной сети на число людей, которые готовы этой сетью пользоваться, и средняя цена билета окажется равна примерно четырем миллионам фунтов. Если все будет так и дальше, то она такой и станет.

Конечно, я понимаю, что в теории высокоскоростной поезд, связывающий север и юг Британии, – прекрасная идея. Но его никогда не запустят, поскольку ему нужно будет пересечь как минимум пять избирательных округов, контролируемых тори. Но даже если поезд запустят, он окажется не по карману.

Теперь воздушные перевозки. В принципе они должны функционировать довольно хорошо, но, к сожалению, эта идея сейчас попала в руки любителей совать нос в чужие дела, которые обязательно хотят сфотографировать ваше мужское хозяйство и конфисковать туалетные принадлежности каждый раз, когда вы куда-то собрались. Это неправильно. И вдвойне неправильно это сейчас, когда самолеты не летают из-за того, что какой-то вулкан чихнул у Северного полярного круга<sup>3</sup>.

Остаются автобусы – о Господи! Они-то уж точно никуда не годятся, потому что там слишком много инфекций и ножигов. О нет. В следующий раз, когда мимо проедет автобус, посмотрите внутрь, и я гарантирую, что его пассажир – а пассажир там всегда единственный – будет не тем человеком, кого вы подпустили бы к своей входной двери ближе, чем на 200 метров.

Я понимаю, что в сельских районах пожилые и больные

---

<sup>3</sup> Имеется в виду извержение вулкана Эйяфьяллайекюль (Eyjafjallajökull) в Исландии в 2010 г., что привело к отмене авиарейсов в Норвегии, Швеции, Дании, Великобритании, Бельгии и Голландии. – *Прим. ред.*

люди должны как-то добираться до почты, но зачем посылать за ними такой супертанкер, да еще пять раз в день? Никому не нужно так часто выезжать в магазин. Почему бы вместо этого не ограничиться микроавтобусом Transit раз в неделю? А лучше вообще провести тем, кто не умеет или не может водить, интернет – пусть заказывают товары онлайн.

Итак, все мы согласны, что машина лучше, безопаснее, дешевле, быстрее, комфортабельнее и меньше раздражает остальных независимо от того, хотите ли вы купить в магазине бутылку молока или провести выходные на юге Франции. К тому же никто не похлопывает вас по груди перед поездкой, а после нее вас не ожидает тромбоз вен, дифтерия, нож в глазу или утрата багажа.

Конечно, многое раздражает и на дороге. Например, правительство в один прекрасный момент решило, что размер налога, который вы должны платить, будет зависеть от состава газа, который вырывается у вас из выхлопной трубы. Это значит, что скоро у машин будет два мотора: один основной и один – чтобы ехать в горку.

Даже Ferrari решила поддаться этой дурацкой моде на гибриды.

Или, например, скоростные ограничения. По каким-то причинам наше правительство считает, что ездить по шоссе надо со скоростью не выше 70 миль в час (112 км/ч), потому что эта скорость была безопасной в то время, когда у Ford Anglia ваших родителей были колодочные тормоза.

Да, я знаю. Это смешно. Но так и есть.

Есть бесчисленное множество других проблем, но, несмотря ни на что, машина – это по-прежнему хорошо. По-прежнему ей нет альтернативы. Вопрос только в том, чтобы решить, какую покупать.

Когда-то Audi делала машины исключительно для немецких торговцев цементом, но в последние годы концерн решил, что будет производить машины для всех и каждого. Сейчас есть Q5, Q7, R8, A1, A3, A4, A5, A6, A8 и вот A7.

Тут я открою вам маленький секрет. Они все одинаковые. Да, может, они немного по-разному выглядят, одни из них больше, чем другие, но по сути своей все они состоят из одних и тех же компонентов.

Подумайте об этом так: пирожные, булочки, йоркширский пудинг и блины – все они выглядят по-разному и имеют разный вкус, но в конечном счете готовятся из одного и того же. Так и с Audi. Мука и яйца смешиваются в разных пропорциях, и в итоге получается 21 модель.

Сначала думаешь, что Audi, возможно, действительно пошла в A7 на радикальные изменения, потому что платформа выглядит совершенно по-новому. Но потом узнаешь, что та же платформа будет и в следующем A6. Та же самая история с двигателями, полным приводом и внутренним крепежом.

Однако инженеры могут все же внедрить новшества, поигравшись с рулевым управлением и подвеской, и надо ска-



зять, что с А7 так и вышло. Кажется, что это не Audi, а что-то лучше. Езда приносит удовольствие, управление отличное, руление безошибочное. Это не спортивное печенье, но уже и не йоркширский пудинг. Это правильная машина, допустим, для человека за пятьдесят, который хочет получить стильный хетчбэк, но при этом не ломать себе хребет каждый раз, когда проезжает по брусчатке. Правда, слово «стильный» тут, честно говоря, несколько не к месту. Задняя часть автомобиля выглядит так, как будто подтаяла, а передняя – самый обычный Audi. Да, конечно, стоит упомянуть, что у машины вместительный багажник и много пространства в отлично подогнанном кузове на четверых. Нет, не на пятерых. На заднем сиденье посередине выжить нельзя. Помимо этого обстоятельства, которое, вероятно, обусловлено тем, что на каком-то собрании по маркетингу один из его участников встал и сказал: «Нет такой феши, как спортивный машина с фюнф сиденьями», – единственную проблему составляет размещение педали газа. Машина может продолжать двигаться даже в самую неприятную погоду благодаря полному приводу. Но если на вас та обувь, которая позволила вам пробраться к машине через снежные заносы, то каждый раз, когда вы захотите ускориться, нажиматься будет педаль тормоза.

Несмотря на это и на подтаявший зад, я посчитал А7 клевой машиной. Возможно, тяжеловатой, но все равно хорошей. Пока не посмотрел на цену. Самая дорогая и пол-

ностью укомплектованная модель обойдется вам в кошмарные 91 500 фунтов стерлингов. Та модель, на которой ездил я, с трехлитровым турбодизельным двигателем, семискоростной коробкой передач с двойным выжимом сцепления и с передним приводом, стоит 50 000 фунтов. И она того, как ни жаль мне это говорить, не стоит.

Да, она большая, мощная и практичная, а также, как нам говорят, очень надежная, но в конце концов это всего лишь мука и яйца. За 50 000 фунтов можно получить больше. На ум сразу приходит Mercedes CLS, а потом и Jaguar XJ.

Однако хорошо, когда есть выбор. Потому что его как раз и нет в условиях провалившегося эксперимента с общественным транспортом.

*9 января 2011 года*

# Да! Возьми меня прямо сейчас, леди Мармелад *Citroën DS3 Racing*

За последние несколько лет те люди, которые считают, что вторичная переработка – это круто, неоднократно предсказывали конец двигателям внутреннего сгорания и утверждали, что 2011 год провозгласит прекрасную новую зарю беззвучных и безвредных электромоторов – светлое будущее, в котором никто не умирает, а центры городов выглядят как те модели, которые архитекторы представляют, подавая документы на тендер по перепланировке.

Да, не спорю, многие автопроизводители интенсивно работают над гибридами, то есть обычными машинами, работающими на бензиновом двигателе, но имеющими второй, электрический мотор, чтобы успокоить брюссельских законодателей. Но чисто электрические машины? Я не вижу для них будущего, по крайней мере пока кто-нибудь не придумает, как перезаряжать их батареи при помощи водорода. И в 2011 году этого точно не произойдет. И в 2012-м тоже. Да и вообще в обозримом будущем.

Что я предсказываю для 2011 года, так это то, что автопроизводители перестанут наконец дергаться из-за ужасающей перспективы второго дна финансовой неопределенно-

сти и представят нам множество новинок, которые так обрадуют поклонников двигателя внутреннего сгорания, как будто те прошли кастинг на роль шофера во французском порнофильме.

Aston Martin, например, в этом году представит две новые машины. Одна (под названием Cygnet) является 1,3-литровой версией Toyota iQ. Она создана только для того, чтобы среднее для Aston потребление бензина сократилось и законодатели Евросоюза остались бы довольны, так что эту модель посчитают просто шуткой. А вот другую нет.

Это One-77, которая сделана из углепластика, имеет двенадцатицилиндровый двигатель ручной сборки и заявляет максимальную скорость 220 миль в час (352 км/ч) и даже больше – эта машина намного быстрее, чем все предыдущие от Aston. Одна проблема: стоит она 1,2 миллиона фунтов – это как-то до фи́га.

Lamborghini тоже планирует на 2011 год выпуск дорожной машины ограниченной серией. Поскольку им нет нужды беспокоиться о среднем потреблении бензина – ведь Lamborghini принадлежит Volkswagen, который производит Polo, – это будет замена Murciélago.

Однако всех затмевает новый McLaren. Этот автомобиль называется MP4-12C, или просто OCD, и он будет иметь сдвоенный восьмицилиндровый 3,8-литровый двигатель с турбонаддувом мощностью 592 лошадиные силы. Стоит он всего 168 500 фунтов стерлингов – около половины

стоимости последней машины McLaren и всего одна пятая стоимости предпоследней. Он дешевле и мощнее, чем Ferrari 458. Не могу себе представить, чтобы он был еще и лучше, но кто знает.

Нужны еще свидетельства того, что экономика оправляется от удара и проблема батарей отошла на задний план? Так вот, ожидается кабриолет на базе легендарного Mercedes SLS и длинномерный вариант Rolls-Royce Ghost. Мы увидим и новый Porsche 911, который ничем не будет отличаться от любого другого 911, и хардкор-версию автомобиля, на котором ездит большинство гонщиков «Формулы-1», когда их не видят спонсоры и поставщики моторов, – Nissan GT-R.

В реальном мире BMW работает над очередной версией Mini – двухдверным купе. Будет также привлекательная на вид шестая серия и M-версия того, что BMW называет купе-135 (хотя вообще-то это седан), за 40 000 фунтов стерлингов. Впрочем, пусть эта разница в номенклатуре вас не смущает: эта машина из тех, езду на которой я предвкушаю с нетерпением – частично потому, что я считаю, что стандартная версия – это уже лучшая модель в линейке BMW, а частично благодаря тому, что двоярный рядный шестицилиндровый двигатель с турбонаддувом на 335 лошадиных сил, а также дизайн – переднее расположение двигателя, задний привод, здравый подход без лишних украшательств – обещают, что эта машина станет настоящим наследником M-версий прошлых лет.

Я жду и новый Mercedes SLK, хотя несколько парит, что близкие к компании источники говорят, что ездить на ней несколько жестче, чем на предыдущей «мягкой» модели. У меня была SLK 55, но я ее продал, потому что ездить было слишком неудобно; так что боюсь, как бы не оказалось, что на новой машине сцепления вовсе нет.

Как ни странно, среди всего этого моря обещаний с наибольшим интересом я ожидал выхода Citroën DS3 Racing. Понятно, что это примерно как заказать столик в лондонском ресторане Wolseley и потом с нетерпением ждать, когда принесут рогалики, а не что-то иное. Но факт остается фактом: когда светит солнце, мне больше всего по душе простой двухместный кабриолет, но когда погода не так хороша – а мы ведь живем в Британии, – я предпочитаю хороший хетчбэк. А DS3 Racing определенно из лучших.

Возможно, вы возразите, что все эти лакокрасочные работы, штампы на крыше, лозунги и символика уместны только на палубе авианосца «Нимиц»<sup>4</sup>, а вообще смотрятся довольно глупо. Но я не соглашусь. Это весело. Мне даже нравится надпись над крышкой горловины бензобака: «Осторожно! Внимание!» Собственно, почему бы и нет?

Внутри все та же ерунда: ярко-оранжевая приборная панель, руль из углепластика и потрясающие сиденья – наверное, в кабине F-22 Raptor<sup>5</sup> чувствуешь себя более уютно.

---

<sup>4</sup> Тип американских авианосцев с ядерной силовой установкой.

<sup>5</sup> Многоцелевой истребитель пятого поколения, самый дорогой в мире.

После периода, когда автопроизводители оглядывались назад в поисках вдохновения и выпускали новый Beetle, новый Mini, новый Chevrolet Camaro, новый Ford Mustang и новый Fiat 500, приятно видеть, что Citroën решила взглянуть в другую сторону и много позаимствовала у американской авиации и флота. Полагаю, если бы Citroën обратилась в прошлое, то мы получили бы возрождение 2CV. А этого не хотел бы никто по эту сторону газеты *Guardian*.

Конечно, я понимаю, что внешний вид и стиль – вопрос вкуса, так что кому-то из вас Racing покажется идиотским и аляповатым. Но каким бы ребячеством это ни звучало, это мой обзор, а мне машина действительно нравится.

Однако все пошло бы насмарку, если бы внешний вид выписывал чеки, которые двигатель не мог бы оплатить. Так что давайте скажем кое-что сразу. Это не гоночная машина, вопреки названию модели. Это просто DS3 с некоторыми гоночными примочками. При этом она снабжена 1,6-литровым двигателем с турбонаддувом на 204 лошадиные силы, который до недавних пор BMW использовала в Mini, так что машина разгоняется до 146 миль в час (235 км/ч). Благодаря пониженному клиренсу, более широкой ходовой части и более уверенному амортизатору, чем в обычном DS3, машина отлично управляется.

Да, присутствует паразитное силовое подруливание, и нельзя не признать, что Renault Clio 200 Cup чуточку динамичнее. Но Citroën более комфортабелен и бесшумен, к то-

му же каждый раз, когда вы видите свое отражение в витрине магазина, можно представлять себя на шканцах военного корабля «Дуайт Эйзенхауэр». А когда вы видите отражение своего Renault, то представить можно только то, что машина скоро развалится.

Короче говоря, DS3 Racing понравилась мне так, как я и думал. Мне понравилось на ней ездить. Мне понравилось на нее смотреть. Мне понравилось чувство того, что она припаркована у моего дома и я могу поехать на ней по городу сегодня днем. Это автомобиль, который приятно водить и который, что более важно, делает меня счастливым. Ну и, конечно, поскольку это крутой хетчбэк, вы можете пользоваться всеми его стандартными преимуществами – большой багажник, складывающиеся задние сиденья и место для пятерых человек.

Проблемы? Что ж, положение кресла регулируется так, что можно либо сидеть сверхъестественно прямо, либо вообще лежать на спине. Нельзя не признать также, что за серьезные деньги – 23 100 фунтов – я бы ожидал большего количества примочек. Когда отдаешь за небольшой Citroën столько, сколько потратил бы на третью серию BMW, то ожидаешь хотя бы спутниковой навигации.

Хуже всего, впрочем, то, что с целью избежать дорогостоящего тестирования Citroën объявила Racing «мелкосерийным» автомобилем, так что будет произведено всего 1000 машин. В Британию попало только 200. Правда, в законода-



тельстве есть дыра, которая позволяет Citroën провести малозаметную модификацию двигателя и таким образом выпустить еще 1000 штук. Спешите записаться на покупку, но не корчите рожи, если в очереди окажетесь за мной.

*16 января 2011 года*

# Не очень по-британски, но надо учиться торговаться

## *Mitsubishi Outlander*

### *2.2 DI – D GX4, 7 мест*

Тревожные новости из-за застекленных стен автосалонов. Оказывается, шесть человек из десяти при покупке нового четырехколесного друга не торгуются по поводу цены.

Признаюсь, я один из них. Честно говоря, это во многом потому, что мне приходится платить всю сумму по ценнику, или же *Daily Mail* начнет расследование и опубликует статью, где будет доказывать, что я беру взятки и мне нельзя доверять. Но за вами-то *Daily Mail* не следит; никто не дышит у вас над ухом каждый раз, когда вы обедаете или ходите в туалет, так что стоит попробовать поторговаться с человеком в дешевом костюме и с прической, как у лабуха мальчиковой группы.

Если вы платите наличными, то даже менеджер по продажам Ferrari предоставит вам по крайней мере бесплатные коврики для ног. А уж где-нибудь в Citroën продавец и вовсе даст вам 100 %-ную скидку, возврат 1000 фунтов стерлингов, кредит под 0 % на 300 лет, а также вечер с его девушкой и одной из ее самых симпатичных подруг.

Конечно, я понимаю, что вы не египетские рыночные торговцы и считаете, что торговаться – это просто ужасно. Вы ведь не клянчите скидку, когда покупаете марку или коробку кукурузных хлопьев, так почему поступать иначе при покупке машины?

Это просто омерзительно. Если вы англичанин, то вас скорее вырвет на продавца, чем вы решитесь торговаться с ним лицом к лицу. Но не стесняйтесь. Весь процесс покупки автомобиля – дело малоприятное, так что немного поупираться насчет цены – святое дело.

Вы уже имели дело с шариками. Это всего лишь один пример того, как низко вас оценивает автодилер. Он рассчитывает на то, что вы настолько глупы, что если он повесит на автосалоне несколько цветных воздушных шариков, то вы решите, что здесь какая-то распродажа, и просто не сможете проехать мимо.

Теперь о дизайне. Автомобильные салоны, даже самые роскошные на Парк-лейн в Лондоне, по своей визуальной привлекательности могут сравниться разве что с железнодорожными туалетами. Отсюда хочется выйти как можно быстрее. Но вы не можете, потому что путь преграждает все тот же парень с прической музыканта из подростковой группы, с рукопожатием дохлой пикши и с дурацкой сережкой. И у него множество нахальных вопросов о том, где вы живете, что делаете и какой у вас кредитный рейтинг. Кроме того, надо понимать, что обычно этот человек меньше знает о тех

машинах, которые продает, чем вы – о спутниках Юпитера.

Затем начинается самое худшее. Он хватает бумаги и выходит посмотреть на вашу машину, которую вы собираетесь сдать в зачет новой. Вкратце: стоит она обычно примерно восьмую часть того, что вы думали. Это потому, что чувак из Take That нашел царапину; потому, что она серая, а серый сейчас не очень популярен. За исключением, правда, того факта, что 75 % продаваемых в Британии машин имеют тот или иной оттенок серого.

Потом, конечно, наступает время сесть и выбрать, что вы хотите иметь в машине, которую берете. И тут наступает очень опасная ситуация, потому что когда тратишь на машину 25 000 фунтов, то 200 фунтов кажутся чем-то незначительным. Поэтому вы соглашаетесь взять DVD-плеер за 200 фунтов, металлизированную краску еще за 200 фунтов и люк в крыше еще за 200, и вот вы уже видите, как этот Джейсон Орандж<sup>6</sup> напротив вас приходит в нездоровое возбуждение. К концу обсуждения денег, которые вы потратите, хватит на то, чтобы ликвидировать разлив нефти среднего размера.

Все это, впрочем, предполагает, что вам удалось сразу же выбрать то, что вы изначально и хотели. Очевидно, что со временем многих отвлекут воздушные шарик, иначе дилеры перестали бы использовать их в качестве маркетингового хода. Многие просто купят более новую версию той

---

<sup>6</sup> Вокалист Take That.

машины, на которой ездят сейчас. Но некоторые покупатели настаивают на том, чтобы все-таки купить машину, которая лучше всего соответствует их требованиям. И тут такое чувство, что вас голым бросили в колючки: ворочаться вы начинаете безостановочно, а потом это едва ли не грозит вам гибелью.

Допустим, у вас есть семья. Собственно, она есть у многих. Поэтому вы решаете, что неплохо бы купить что-нибудь практичное. Конечно, нельзя брать Citroën Picasso или Renault Scénic, ведь не настолько же вы поставили крест на своей жизни, чтобы покупать минивэн.

Потом вы все-таки соглашаетесь, что минивэн — это неплохо, если у него дизайн как у игрушечных автомобилей Tonka, повышенный клиренс и, возможно, полный привод. Полный привод намекает на то, что по выходным вы ездите охотиться на медведей; кроме того, он полезен, если вдруг нагрянет снег.

Итак, вам нужно много пространства, полный привод и мощный дизайн. Это сужает ваш выбор до... на самом деле любого мирового автопроизводителя. Чтобы еще больше затруднить вашу задачу, многие машины, которые на вид чем-то отличаются... на самом деле все одинаковы.

Возьмите, например, Citroën Cross-Dresser или Peugeot 4007. На самом деле они оказываются Mitsubishi Outlander. Их даже собирает Mitsubishi. И что же вы выберете?

Так вот, если вы страдаете от водобоязни, забудьте

о французских предложениях и берите недавно усовершенствованный японский оригинал. У этого изнуряющего заболелания много симптомов – например, агония и пена у рта, но основным из них является крайняя жажда. И в этом отношении Outlander очень хорош, потому что в передней части салона целых пять держателей для стаканов.

Более того, в задней части есть два ряда сидений с местами для пяти человек. Впрочем, здесь нужно сделать предупреждение. Любой, кто вызовется сидеть в багажнике, должен для начала как-то избавиться от собственных рук и ног.

Mitsubishi утверждает, что есть и еще одна причина предпочесть их предложение. В рекламном предложении говорится, что Outlander обладает решеткой радиатора «как у истребителя». Я долго изучал переднюю часть машины и не думаю, что это утверждение справедливо, по большей части потому, что у истребителей нет решеток радиатора.

Наверное, основная причина выбрать именно эту штучку, а не ее конкурентов от Peugeot и Citroën, состоит в том, что ее 2,2-литровый дизельный двигатель с технологией регулирования клапанов. Что дает меньше выбросов, больше мощности и больше миль на галлон топлива.

Все это верно, но это дает также сужение диапазона мощности, а следовательно, передачи менять придется каждые полторы секунды. При этом на приборной панели даже зажигается лампочка, которая подсказывает, что пора переключать передачу.

Другие проблемы? Что ж, на нее скучно смотреть, скучно сидеть внутри и в особенности скучно водить. Кажется, что сцепление и руль сделаны из картона. Помимо нескольких автомобильных недоразумений из бывшего СССР, я не припомню ни одной другой машины, которая казалась бы настолько инертной.

Конечно, если вы не водитель-энтузиаст, это не имеет значения. Гораздо больше в этом случае вас заинтересует обещанная высокая надежность, действительно хорошая система спутниковой навигации, а также все эти держатели для стаканов: вдруг вас укусил французский бульдог?

Но если серьезно, то что лучше купить: эту машину, или Peugeot, или Citroën, или Land Rover Freelander, или Nissan Kumquat, или Honda CR-V, или Ford, или Jeep, или Volkswagen? Ответ в случае автомобилей такого типа очень прост. Поскольку все они примерно одинаковы, просто звоните дилерам, спрашивайте о ценах и покупайте самый дешевый вариант.

Если вы выберете Outlander, это не станет концом света. Но Земля тоже быстрее не завертится.

*23 января 2011 года*

# Попробуйте лосиный размерчик

## *Saab 9-3 Sport Wagon Aero TtiD 180PS*

Во время холодной войны мы знали, что для ответа на советскую угрозу у нас есть четыре минуты, поэтому разработали мощнейший истребитель-перехватчик English Electric Lightning. Но на замерзшем севере у шведов, прижатых носом к железному занавесу, было еще меньше времени, так что реакция требовалась еще более быстрая. Вот почему появился Saab Viggen.

Это был самый мощный в мире истребитель с одним двигателем. Одно время он удерживал международный рекорд скорости, а сейчас остается единственным истребителем, который сумел доставить ракету на сверхзвуковой разведчик SR-71 Blackbird. Вооружение истребителя включало самую мощную пушку и очень продвинутый радар. Но в целом он полагался больше на грубую силу больших кулаков.

Так как Швеция прикрывала северный фланг Запада против СССР, скандинавы утверждали, что если начнутся боевые действия, то их авиация будет быстро уничтожена. Поэтому, как только носовое колесо Viggen соприкасалось с землей, запускалась обратная тяга, так что самолет мог остановиться менее чем за 500 метров. Таким образом, он мог садиться на дороги, покрытые льдом озера, даже



на школьные спортплощадки. Он был к тому же очень экономичен.

К сожалению, шведское правительство отказалось продавать военную технику всем государствам, которые считало недемократическими. Это значило, что ВВС Швеции должны были сами покупать все Viggen'ы, сходящие с конвейера. Вот поэтому-то они и стали четвертыми по объему в мире.

Это во многом объясняет распространенное в Британии мнение, что если они покупают автомобиль Saab, то получают тот же Viggen, но с наклейкой об уплате дорожного налога. Однако долгое время это утверждение было неверно. И даже не потому, что двигатель Viggen на самом деле производился Volvo.

Да, когда-то авиаинженеров действительно привлекали к работе над аэродинамикой автомобилей, но эта практика прекратилась много лет назад. Этот автомобиль – не истребитель. Это скорее Opel Vectra<sup>7</sup>, замаскированный под лося. Да, Saab по-прежнему постоянно указывает на свою связь с авиацией. Например, в машине есть кнопка, которая ночью выключает освещение приборной панели, так что вы можете почувствовать себя пилотом истребителя в ночном полете. Но не чувствуете. Что вы ощущаете – так это то, как будто у вас заканчивается бензин.

Другие интересные функции? Ну, Saab утверждает: «Ши-

---

<sup>7</sup> Opel входит в концерн General Motors; в Британии выпускается под маркой Vauxhall.

рокий спектр функций может быть добавлен в соответствии с личными пожеланиями клиента». Звучит неплохо. Но среди этих функций есть, например, часы. Да. Их можно установить на любое время! А еще одна функция – это система кондиционирования воздуха. Ну надо же! И еще обогреватель, который можно установить на определенную температуру.

Таким образом, похоже, я напрасно назвал эту машину Opel Vectra с лосиными рогами. Это Opel Vectra с печкой и часами. А также с дизельным двигателем, который вообще не производит наддува. Технически это невозможно, но Saab каким-то образом это все же удалось.

Если вы плететесь по круговой развязке на второй передаче со скоростью 5 миль в час, заметили просвет и нажали на газ, то вы займете это место на той же скорости, только теперь водитель фургона, которому вы перекрыли дорогу, будет жать на клаксон, выкрикивать проклятия в ваш адрес и поражаться, какого черта вы вообще не двигаетесь.

Если вы едете, и притом на нужной передаче, то мощность не так мала. Но когда речь идет о газотурбинном наддуве, то руль немедленно и ощутимо заявляет свой протест, корчась от почти физической боли. А теперь представьте, сколько требуется за все это заплатить. Да-да, 29 000 фунтов. Это больше, чем BMW запрашивает за 318-сильный дизельный двигатель.

Еще неприятнее то, что недавно мощь компании Saab ока-

залась серьезно подорванной. General Motors в 1989 году приобрела половину компании, а в 2000 году и все остальное, но в прошлом году пришла к выводу, что Saab ей больше не требуется. Сборочные линии были остановлены, и некоторое время казалось, что компании крышка. Но затем ее спасла голландская фирма, которая делает суперкары Spyker.

Это во многом выглядит так, как будто бы индийский лавочник из вашего углового магазина решил приобрести Harrods. Звучит все ужасно романтично, но, чтобы бороться с большими парнями, нужно иметь глубокие карманы. Нет, миллиарда недостаточно. Toyota, скорее всего, тратит столько на цветочные горшки в офисах.

Но так уж обстоят дела. Я не хотел бы, чтобы автомобиль Saab умирал. Я рад, что в Британии его в прошлом году купили 6000 архитекторов, и надеюсь, что этот показатель даже увеличится. Вот почему у меня есть совет для новой компании.

Модель 9-3 устарела. У нее ужасный мотор. И кроме того, хотя я понимаю стандартную установку регулируемого обогревателя и часов, машина еще и довольно дорогая. Но у нее есть одна черта, которая выделяет ее почти из всех других машин на рынке. Она комфортабельная.

Сегодня все автопроизводители забрали себе в голову, что, несмотря на пробки, стоимость топлива и суровые ограничения скоростного режима, все автовладельцы прежде всего хотят спортивный автомобиль. Крутую езду, нерв-

ное руление. Ковшеобразные сиденья. Большую мощность. Да, были времена, когда Volvo в рекламе делала упор на безопасность, VW – на надежность, а Mercedes – на качество. Но они ушли. Сейчас все эти компании делают спортивные автомобили.

Прежде чем новая модель поступает в продажу, она проходит тесты на Нюрбургринге, где к сцеплению добавляют последние штрихи, чтобы машина могла как можно быстрее пройти 14-мильную дистанцию. Конечно, это неплохо, если вы живете где-то неподалеку и ездите по Нюрбургрингу на работу. Но совершенно другое дело – если живете вы в Эшере, а работаете где-нибудь в Лезерхеде. И опять же ничего хорошего, если на дороге оказывается ямка, а у вас больная спина.

Я знаю, что люди из фокус-группы скажут сотрудникам опросной службы в джемперах с воротничками, что хотели бы, чтобы их следующая машина была «спортивной», потому что это мечта автомира с тех пор, как Кристофер Пламмер<sup>8</sup> на ревущем двигателе бился за Британию на киноэкране. Но в реальности спортивность автомобиля всегда отзывается болью в пояснице.

Недавно я купил новый диван, потому что он мне понравился внешне. Резкие, современные, модные линии. Это ше-

---

<sup>8</sup> Кристофер Пламмер (род. 1929) – канадский актер кино, театра и телевидения. Имеется в виду военная драма о Первой мировой войне 1976 г. «Асы в небе».

девр с эстетической точки зрения, но после трудного дня на работе, когда хотелось просто растянуться перед телевизором, я понял, что лучше бы просто сел на пол.

В моем возрасте жаждешь комфорта, вот почему я получил такое удовольствие от недели, проведенной с Saab. Водить машину очень скучно, а ее ходовая часть, вероятно, едва ли не худшая в современной истории, но сиденья прекрасны, а сцепление может свести энергичное потряхивание на колдобинах к легкой дрожи.

И еще один плюс. И при этом ощутимый. Пока я ездил туда-сюда, пока обогреватель давал мне ровно столько тепла, сколько мне нужно, а часы показывали абсолютно точное время, все остальные водители – ну, кроме того чувака из фургона – смотрели на меня и думали: «Гляди-ка, настоящий летчик-истребитель Чак Йегер<sup>9</sup>!»

*30 января 2011 года*

---

<sup>9</sup> Чак Йегер (род. 1929) – американский летчик-испытатель.

# **Хоть смейся, хоть плачь, а это машина для шутов** *Nissan Juke 1.6 DIG- T Tekna*

Меня до сих пор удивляет Ford Scorpio, потому что ведь однажды кто-то пришел на важное совещание и сказал: «Смотрите все, вот как это будет выглядеть».

Почему никто из присутствовавших не сказал: «Ты шутишь?» – или «Ты с ума сошел?» – или «Готовься к увольнению, кретин!»? Нет, очевидно, все они сидели там и думали: «Ну вот, у нас раньше были машины, которые по дизайну напоминали акулу, и машины, похожие на больших кошек. Почему бы теперь не сделать машину в виде широкооротой жабы?»

Это странно. Я знаю почти всех, кто занимался в прежние времена дизайном автомобилей. Я знаю, кто сделал Lamborghini Countach, VW Golf и Volvo 850. Я знаю сразу нескольких человек, которые заявляют, что приложили руку к Aston Martin DB9. Но никто при мне не осмелился поднять руку и признаться: «Да, это я. Я спроектировал Scorpio».

Уверен, так же сложно будет выяснить, кто создал Toyota Yaris Verso – единственный в истории автомобиль, высота которого в пять раз превосходит его же длину. Вчера я увидел одну такую машину и некоторое время изучал водителя.

Вот интересно, понимаете ли вы, как феерически глупо в ней выглядите?

Теперь о Pontiac Aztek, самая удивительная черта которого в том, что в нем неправильно все до последней детали. Обычно даже самые безнадежные дизайнеры случайно делают хоть что-то верно – например, задние фонари или заднюю стойку кузова. Даже у Triumph TR7 отличное рулевое колесо. Но Aztek больше всего напоминает картонный городишко, какие видишь в подземных переходах в Мексике.

Не забудем и о SsangYong Rodius. Собственно, тут все просто: они собирались делать купе и в последний момент решили, что на самом деле им нужен мебельный автофургон. А потом, после скрещивания этих двух идей самым противоестественным образом с тех пор, как Калигула трахался со своим конем, они поняли, что единственные колеса, которые получится сюда поставить, будут размера «смартов».

Когда смотришь на SsangYong, легко представить себе, что дизайнер просто не вкуливает, что делает. Но это необязательно так. Помните Musso? Смотреть на него было так же больно, как на отмороженный пенис, и тем не менее оказывается, что его дизайн разработал тот же человек, который создал старых боевых коней Aston Martin Vantage и Bentley Continental R.

Проблема в самом языке автомобильного дизайна. Некоторые положения зафиксированы письменно: так, в идеале колеса должны составлять примерно половину высоты авто-

мобилия. Но по большей части работать приходится втемную. Я вот считаю, что машина должна выглядеть так, чтобы дать понять, что она способна развивать хорошую скорость, иначе это неправильная машина.

Взгляните на узелок внизу каждой задней стойки любого BMW. Она находится между задним стеклом и задней дверью. Там такой небольшой узел, и это создает ощущение того, что машина стремится вперед, рвется с цепи. У BMW очень хорошо получается делать вытянутый над колесами корпус, как будто кожа натягивается вокруг мышц и ее едва хватает. И это применимо не только к спортивным машинам. Посмотрите на новый Opel Astra. Красивая штучка – сплошные прямые линии и острые углы. Этот автомобиль отдает скоростным патрульным катером, что сразу вызывает ощущение ревущих турбин и морского бриза, даже если на деле под капотом оказывается простенький дизель.

Перейду к Nissan. Несколько лет назад они решили сделать машину, которая не казалась бы быстрой. Компания предположила, что в век дорожных гонок, пробок и кипящего гнева неплохо будет выйти на рынок с машиной, которая выглядит дружелюбно и безобидно. Так появилась Micra.

Я сразу возненавидел эту машину: что называется, у нее рожа просила кирпича. И поскольку она имела такой «счастливый» вид, покупали ее люди, которые никуда и никогда не спешат. Хотел бы я знать, сколько времени моей жизни было украдено Nissan и их экспериментом с Micra.



Я им когда-нибудь счет пришло.

Тем временем компания снова сменила тактику и вывела на рынок Juke. Нельзя сказать, что эта машина уродлива, но нет никаких вопросов и сомнений в том, что это самая идиотская на вид машина в истории со времен Ronco Buttoneer. Чем они только думали? Почему, например, у нее задние надколесные арки больше, чем у современного трактора, притом что сами колеса размером с мятные леденцы? И почему передние фонари прикручены наверх капота? Все это совершенно смехотворно.

Впервые я столкнулся с ней как-то утром в понедельник в аэропорту Хитроу. В офисе сказали, что мне оставят машину на парковке. Там она и была, среди всех этих Maserati и «мерсов», и смотрелась как большая клоунская шляпа на похоронах. Сначала я решил, что это какой-то электро-мобиль, что привело меня в ужас: предстояла тяжелая рабочая неделя, и я совсем не собирался тратить по восемь часов в день на поиски места, где можно подзарядиться, а потом еще восемь часов пить кофе в ожидании, пока батареи машины не наполнятся вновь электричеством. Полученным, кстати, при помощи сожжения русского природного газа.

К счастью, когда я повернул ключ зажигания, меня приветствовал милый слуху звук двигателя внутреннего сгорания. Так почему же, подумал я, они выбрали такой сумасшедший дизайн? Здесь я решил, что передо мной полноприводный кроссовер. Вообще-то да, есть и полноприводная

версия, но моя модель была основана на переднеприводной Micra. Тогда, возможно, такой глупый корпус сделан потому, что машина может как-то превращаться в микроавтобус? Но нет. Сидений в ней было только пять, и багажник поразительно мал.

Тут я заметил нечто странное. В центре приборной панели располагался самый странный бортовой компьютер, какой я только видел. Он показывает вам все, что вы не хотели бы знать, включая – нет, вы только послушайте! – то, какие перегрузки вы испытываете в настоящий момент. Итак, эта идиотская машина с высокой посадкой, маленькими колесами, уличным освещением на капоте и колесными нишами от трактора Massey Ferguson считает себя истребителем.

На самом деле нет. Да, двигатель 1,6-литровый с турбонаддувом, который дает 187 лошадиных сил, но не ощущение скорости. Ехать неинтересно. Я не говорю, что водить эту машину неприятно или что она все время врывается в деревья, но и ничего хорошего сказать тоже не могу. Это просто машина.

И это заводит меня в тупик. Обычно я могу сказать, какого рода клиенты могут заинтересоваться той или иной машиной, и стараюсь подогнать свое заключение под их возможные требования. Но я перерыл все недра своей памяти и так и не смог вспомнить никого, кто решил бы купить машину, которая так по-дурацки выглядит.

Вот лучшее, что я могу сказать: если вы хотите нормаль-

ный хетчбэк на пять мест, купите себе Golf или Ford Focus. Если же вы хотите не только нормальный пятиместный хетчбэк, но и чтобы на вас указывали пальцем на дороге и дико ржали, то Juke – определенно идеальный вариант.

*6 февраля 2011 года*

## **У этих обитателей юрт неплохо получилось**

### ***Land Rover Freelander 2 eD4 HSE 2WD***

Звонит телефон. Это мой приятель, который только что разбил свой Jaguar и подумывает потратить страховые выплаты на новый Range Rover. Я объясняю, что вообще-то это, вероятно, лучшая машина в мире, но тем не менее советую не покупать новую модель. Во-первых, говорю я, тревожит слишком быстрый износ, а во-вторых, опасаясь, что батарея в новых моделях чересчур легко разряжается. Поэтому советую ему купить последний из старых дизельных автомобилей на вторичном рынке и удивляюсь тому, что слышу от него в ответ.

Он объясняет, что живет в той части мира, где женщины средних лет поливают подруг краской, если обнаруживается, что они покупают яйца на птицефабрике. Наступает время выборов, что легко понять по тому, что можно увидеть у людей в саду, что здесь главенствует одна партия, и она не голубая, не красная и не желтая. Это северный Оксфорд. Это место, где высшим символом статуса служит плетеная корзина позади тебя на велосипеде и где каждый тайно мечтает переселиться жить в юрту. Поэтому-то мой друг не хочет покупать старую модель. Ему нужна новая как более эко-

логичная.

Гм-м-м. В его рассуждениях есть резон, хотя он и сам того не сознает. Гораздо более экологично будет купить машину, созданную всего в 50 милях отсюда, даже если это огромный восьмицилиндровый внедорожник с турбонаддувом, чем Toyota Prius, все компоненты которой проехали полмиллиона миль, прежде чем их собрали в жалкое подобие машины и пригнали к вашей входной двери.

Впрочем, поскольку любители экологии не блещут умом, я боюсь, что соседи моего друга не разделяют эту точку зрения. И я абсолютно уверен, что его соображения по поводу того, что новая машина более экологична, чем старая, тоже не будут приняты во внимание. В северном Оксфорде любой Range Rover считается порождением дьявола.

Мне регулярно говорят, что машины – причина дыр в озоновом слое; обычно это делают, когда достают что-то из старого холодильника или пшикаются дезодорантом. Однажды кто-то даже обвинил автомобильную промышленность в обезлесении – и это несмотря на то, что Morgan осталась единственной компанией, которая все еще делает деревянные автомобили. И что-то мне кажется, что заводик в Мэлверне, который производит семнадцать машин в год, вряд ли несет ответственность за вырубку лесов в Юго-Восточной Азии.

Так или иначе из-за всех этих слухов и обвинений такая компания, как Land Rover, должна чувствовать себя словно

в осаде. И это мы еще только подбираемся к гораздо более важному вопросу – расходу топлива. Недавно у меня был Range Rover с наддувом, и за неделю нормальной езды он выжрал бензина на 250 фунтов стерлингов. Это катастрофа.

В результате всего этого у отдела маркетинга Land Rover так и чесались руки сделать какую-то глупость...

Конечно, очень важно, что я подхожу к любой машине, обзор которой делается на этих страницах, без предубеждения и не имея готовых идей по ее поводу. Но поскольку гораздо смешнее писать про полный хлам, чем про обычную хорошую машину, я периодически заказываю тест-драйвы тех автомобилей, которые имеют большие шансы оказаться отвратительными.

Это и привело меня к новому Freelander 2 eD4 – первому автомобилю в долгой и славной истории Land Rover, который вполз на рынок исключительно на переднем приводе. Конечно, я понимаю логику – меньше расхода топлива, больше экологии. Но уж извините, сама идея переднеприводного Land Rover – это просто идиотизм. По слабоумию это сравнимо с тем, как если бы производители дорожного покрытия Tarmac решили выпустить новый парфюм, а производители садовых инструментов Spear & Jackson стали бы шить кружевное белье.

И более того. Потому что в результате оказывается, что передне-приводный Freelander – это просто очень дорогая и неудобная в парковке альтернатива, например, Ford

Focus. У них одинаковое число посадочных мест, и пусть вас не обманывает мысль о том, что Land Rover лучше способен справляться с ежедневными царапинами и подпрыгиваниями на рытвинах. Так только кажется благодаря искусству автомобильного дизайнера, но на деле это не так. Поскольку машина высокая, то вашей старой собаке будет несладко, когда она будет запрыгивать в багажник. Придется ее подсадить, капитально запачкав при этом руки.

С мыслями обо всем этом я подходил к Freelander с жесткой улыбкой офицера СС, которому дали клещи, подземелье и только что сбитого британского летчика, чтобы над ним покуражиться. Я собирался мучить машину. Высмеивать ее. А потом порвать на мелкие клочки.

К сожалению, машина чертовски хорошая. Во-первых, все эти пошловатые висюльки, которые портят вид современного Range Rover, смотрятся вполне неплохо на отпрыске семейства Land Rover. Да, пусть это всего лишь хетчбэк на сваях, но выглядит он дорого. Даже величественно. И хотя загрузить туда пожилую собаку может оказаться нелегким делом, при езде эти сваи заставляют чувствовать себя королем. В наши дни на дорогах полно паркетников, но ни один из них не дает такого царственного ощущения, как Freelander.

Многие из внутренних черт автомобиля непосредственно заимствованы у Range Rover, который стоит чуть ли не в три раза дороже, так что опять-таки не создается ощущения,

что вы едете на какой-то коробке с дешевыми сладостями.

Но лучшее в этой машине – то, как она управляется. Отказ от полного привода привел к потере массы в 75 килограммов, и это очень чувствуется при езде. Ни в коем случае не хочу сказать, что машина производит впечатление спортивной, но она определенно стала проворнее. Особенный восторг вызывает рулевое управление, что делает поездку просто прекрасной. Вести эту машину – как лежать в ванне. Это великолепно.

Конечно, на ней не заедешь так далеко в лес, как на полноприводной версии, но если вам нужно было ехать в лес, то вы ее и не купили бы. Но при этом надо отметить, что благодаря высокому клиренсу она сможет завезти вас дальше в сложных дорожных или погодных условиях, чем обычный пятиместный хэтчбэк.

Единственный недостаток, который я сумел найти во всем автомобиле, – это двигатель. У него чуть меньше мощность, но больше крутящий момент, чем в прошлом 2,2-литровом двигателе Freelander, и это нормально. Когда упираешься ногой в пол, толчок получается довольно мощный. Но хотя я не жалею о производительности, это определенно не та машина, о которой пассажиры могли бы спросить: «А это вообще дизель?» Спросить они могут разве только о том, что здесь используется в качестве топлива. Может, гравий? Какая-то виброплатформа с талоном техосмотра.

Двигатель так неприятно заводится, что через некоторое



время я отключил систему, которая глушит мотор на светофоре и запускает его снова, когда ставишь ногу на сцепление. Возможно, это и экономит топливо, но зато сводит меня с ума.

Такой недостаток мешает поставить машине пять звезд. Однако четырех она вполне заслуживает, а это больше, чем я собирался поставить изначально. Факт, однако, состоит в том, что благодаря ценам на топливо и предрассудкам наших современных луддитов, мечтающих о жизни в юртах, получилось нечто чертовски хорошее.

*13 февраля 2011 года*

# Малыш Луиджи и его турбонаддув

## *Fiat 500 0.9 TwinAir Lounge*

На прошлой неделе я в основном игрался с новым McLaren MP4-12C, и надо сказать, что с технической, математической, общепринятой, повседневной точки зрения он очень даже впечатляет. Проще говоря, эта машина была создана с одной, но серьезной целью: быть быстрой. И тем не менее в ней нет ничего интересного. По трассе она едет как Mercedes S-класса и звучит как Mercedes S-класса. Он отлично сделан, так что это, безусловно, машина, которой можно пользоваться ежедневно. В результате, хотя Рона Денниса<sup>10</sup> в этом автомобиле больше, чем Рона Джереми<sup>11</sup>, это определенно лучшая машина, которая когда-либо несла на себе значок McLaren. Она явно лучше F1, которую я терпеть не мог. И уж куда лучше, чем недавно выпущенная SLR, у которой выключатель маскировался под педаль тормоза, так что вы либо вылетали в лобовое стекло, либо вообще не тормозили. Может, этот McLaren лучше даже, чем Ferrari 458, а я не думал, что так быстро это скажу.

---

<sup>10</sup> Рон Деннис (род. 1947) – исполнительный директор McLaren Automotive и McLaren Group. В 1981–2009 гг. руководил командой McLaren в «Формуле-1».

<sup>11</sup> Рон Джереми (род. 1953) – знаменитый американский порно-актер и режиссер.

И тем не менее я не мечтаю о том, чтобы им обладать. Так же было и с Bugatti Veyron. Да, это был шедевр, сплав магии и совершенства, сочетание блеска, долговечности, упорства инженеров и мощи, достаточной, чтобы остановить вращение Земли. Но я ни на секунду не подумал: «Елки-палки, вот бы мне такую в гараж!» Примерно то же самое я испытал как-то в новом ресторане Хестона Блюменталья<sup>12</sup> в Лондоне. Он готовит еду так же, как McLaren и Bugatti – свои автомобили. Утку разбирают на молекулы, обрабатывают экзотическими газами, а потом снова собирают, после чего она готовится командой поваров, одетых как охранники в логове злодея из фильмов про Бонда. Даже мороженое делается при помощи сеялки. Результаты – выдающиеся. Без каких-либо вопросов, без тени сомнения я заявляю, что мусс из ревеня, который делает Хестон, стоит на втором месте среди всех вкусов, которые я когда-либо пробовал. Хотя, пусть по текстуре утиный жир у него несколько и напоминал ватную куртку, которую забыли под дождем, вкус был восхитителен. Это была утка люкс. Суперутка. Veyron в мире уток. И тем не менее, хотя я восхищаюсь искусством Хестона и уважаю его познания в кулинарии, я не предвкушаю наступление того дня, когда смогу отведать образцы его искусства вновь. Понравилось ли мне? Да, очень. Рад ли я, что попробовал? Конечно, чертовски рад. Но придет ли день, когда я буду требовать на ужин только его? Сомневаюсь. Ду-

---

<sup>12</sup> Хестон Блюменталь – британский шеф-повар молекулярной кухни.

маю, дело в том, что в нашей сложной жизни мы стремимся к простоте: вечеру перед телевизором, классным посиделкам, игре в карты. На вечеринке я иногда могу разговариваться с замечательной и красивой женщиной, которая только что написала книгу о чем-то увлекательном и высокоумном. Но вообще-то я мечтаю в пабе встретиться с друзьями. Особенно верно это для еды. Когда меня внезапно охватывает желание что-то съесть, это обычно нечто простое: сэндвич с курицей, яблоко, язык, а чаще всего – крабовая паста. И никогда я не мечтаю о трюфелях в собственном соку и соусе из ушей коалы. То же можно сказать и об автомобилях. Мне нравятся Mercedes SLS, Jaguar XKR, BMW M3 и Ferrari 458. Но больше всего я хотел бы получить Citroën DS3 Racing, о котором писал на этих страницах в прошлом месяце. Немного отстаёт от него маленький Fiat 500. Конечно, вы знакомы с Fiat 500. Возможно, на нём ездит дочь вашего риелтора. И если вы не Джеймс Мэй, то эта машина вам почти наверняка нравится. Вам нравится её нахальство, а также то, что она одновременно и очень современная, и выдерживает ретростиль. Она становится всё лучше, потому что, хотя Fiat по своей идее близка к Mini – обе они прежде всего модный аксессуар, а уж потом средство передвижения, – она гораздо дешевле. И вишенка на торте в том, что эта машина не обязана быть серой или серебристой, как 75 % других машин на трассе. Она может быть голубой, желтой, как яичный желток, красной, как детская

губная помада. Да хоть стикерами ее залепите. Кстати, наверное, так и надо. Короче говоря, Fiat – это веселая машинка, которая заставляет вас улыбаться, но та машина, о которой я веду речь, совершенно иная. И она лучше. Это новый TwinAir, который назван так потому, что его двигатель совершенно не похож на все, что мы видели до сих пор. Начнем с того, что там всего два цилиндра, что само по себе не столь уж революционная идея. Точно так же был оборудован самый первый Fiat 500. Однако в новой версии нет распределительного вала. Вместо этого выпускные клапаны управляют всасывающими клапанами при помощи гидравлики и электроники, что выглядит лучшим в истории решением несуществующей проблемы. Но конечный результат великолепен. Во-первых, шум. Помните звук, который получается, когда палочка от леденца застряла в спицах велосипедного колеса? Вот это он. Только усиленный. Это один из лучших звуков двигателя, который я когда-либо слышал. Почти так же хорошо, как у Rolls-Royce Merlin. Теперь ворчание. Да, оно довольно уютное – всего 875 кубических сантиметров, но есть турбонаддув, так что вы получаете 85 лошадиных сил. Это значит, что можно легко ехать по шоссе в крейсерском режиме. А срывается с места она так, как будто бы ее подтолкнул регбист Тоби Флад<sup>13</sup>. Более того. Поскольку в двухцилиндровом двигателе гораздо меньше трения, чем в четырехцилиндровом, он исключительно эф-

---

<sup>13</sup> Тоби Флад (род. 1985) – британский регбист.

фективен и производит меньше выхлопов углекислого газа, чем толстяк на одном из любимых Борисом Джонсоном велосипедов. В результате вам не приходится платить лондонский налог на заторы. Эта машинка определенно в десять раз более экологична, чем Toyota Prius: она меньше, состоит из меньшего количества частей, а кроме того, Fiat не нужно вырубать канадские леса и вызывать кислотный дождь, чтобы изготовить батареи. От этой машинки выигрывают все. Особенно нефтяные компании, потому что, к сожалению, TwinAir не назовешь экономичным вариантом. Конечно, если водить с умом и нажать соответствующую кнопку на панели, машина может быть и экономичной<sup>14</sup>. Но вы забудете об этой кнопке. И вы не будете водить ее с умом, потому что это невозможно, как невозможно ждать, что щенок будет сидеть смирно. Эта машина пробыла у меня неделю, и мне так нравился шум ее двигателя, что в среднем я тратил галлон на 38 миль (7,4 л на 100 км). Даже Fiat 500 Abarth хватало на большее. Чтобы подвергнуть экономичность еще большим сомнениям, скажу, что TwinAir стоит примерно на 1000 фунтов стерлингов дороже, чем модели с такими же спецификациями и в два раза большим количеством цилиндров. Так что купить ее недешево и ездить на ней тоже недешево, только если вы не обладаете силой воли осла. Но все это неважно, потому что, когда вы будете проплывать по центру Лондона, показывать факи камерам контроля заторов, уно-

---

<sup>14</sup> Примерно от 3 до 4,5 л на 100 км.

ситься от велосипедов и наслаждаться фантастическими звуками двигателя, вам будет это безразлично. Fiat 500 – это отличная небольшая машина. А сейчас вы можете получить ее с одним из лучших двигателей... в мире.

*20 февраля 2011 года*

# Мне не нравится эта Хельга фон Горгулья... Не знаю почему

## *Porsche Panamera 3.6 V6 PDK*

Терпеть не могу марципаны. Я знаю, что они считаются едой и что предполагается класть их в рот, там пережевывать и глотать, но, честно говоря, я бы лучше лизнул собачий зад. Еще мне не нравятся турецкие бобы. И Пирс Морган<sup>15</sup>. Да, я знаю, что у него есть нос, печень и все остальные черты, которые позволяют классифицировать его с биологической точки зрения как представителя человеческой расы, но он меня жутко раздражает, и я не могу не злорадствовать по поводу того, что у его нового телешоу сейчас меньше зрителей, чем у новой программы Керри Катона<sup>16</sup>. У всех у нас есть свои пристрастия и антипатии, и найти им рациональное объяснение очень сложно. Я, например, не люблю виски, и понятия не имею почему. Все мои знакомые его любят, но каждый глоток виски для меня служит лишь тошнотворным напоминанием того, что на следующее утро

---

<sup>15</sup> Пирс Морган (род. 1965) – британский журналист и телеведущий, работающий в США. Piers Morgan Tonight на CNN с января 2011 г. заменила шоу Ларри Кинга после выхода последнего на пенсию.

<sup>16</sup> Керри Катона (род. 1980) – английская певица, актриса, телеведущая и писательница.



я проснусь с дикой головной болью. То же самое я могу сказать о кальвадосе. А также о графстве Суррей. Многие мои друзья живут на его лесистых равнинах, а я там даже работаю один день в неделю, но каждый раз, как я туда приезжаю, мной овладевает иррациональное желание смыться оттуда как можно быстрее. И это странно. Почти так же странно, как моя необузданная ненависть к магазинам Marks & Spencer. Я могу честно гордиться тем, что за всю жизнь ничего в них не купил, хотя вообще-то я понимаю, что одежда этой фирмы довольно неплохая, а сэндвичи питательные и вкусные. Может быть, моя неприязнь происходит из-за того, что у них пол покрыт ковровым покрытием, или же я заранее предполагаю, что все, кто стоит в очереди к кассам в этом магазине, вскоре станут членами городского совета с твердыми взглядами на подростковую преступность и нецензурную лексику. Правда, в этом я не могу быть уверен: я ведь ни разу не входил ни в один магазин Marks & Spencer. Однако самое странное – моя неприязнь к Porsche. В шутку я указываю на то, что ненависть к Porsche 911 обусловлена тем, что эта машина есть и у Ричарда Хаммонда, и у Джеймса Мэя. Но дело, честно говоря, не в этом. Я терпеть не мог эти гитлеромобили, созданные людьми с руками из задницы, еще задолго до рождения Хаммонда. И это неприятно, потому что во многом Carrera 2S была бы почти идеальной для той жизни, которую я веду, и моего стиля вождения. Конечно, легко было бы сказать, что я просто предпочитаю удовольствие

от езды на итальянских тачках, но надо быть честным: сырым февральским утром во вторник и Lamborghini Gallardo, и даже великолепный Ferrari 458 приведут вас в настоящую ярость. Они похожи на актрисулек: когда у вас хорошее настроение, кажутся забавными, но в ином случае их нескончаемая болтовня и трескотня быстро доведут вас до ручки. Porsche не таков. Водить 911 можно точно так же, как, например, Ford Mondeo: спокойно ездить по магазинам, где к тому же благодаря сравнительно небольшим размерам машины будет проще найти место для парковки. Более того, если вы не купились на дурацкую высокопроизводительную версию, в которой сзади вместо сидений какие-то строительные леса, можно взять с собой и детей. И машина не просто хороша для семейных дел: на ней здорово ездить по пустой трассе, где, кроме вас, только солнце и нужно двигаться вперед. К тому же машину конструировали немцы, то есть она в пятнадцать раз более надежна, чем швейцарский кардиостимулятор. Да. Это великая машина. Блестящая машина. Идеальная машина для человека, который хочет все сразу. По сравнению с конкурентами она даже не такая дорогая. Но мне она все равно не нравится. За миллион лет я не купил бы ни одной. И дело здесь не в том, что я, например, ненавижу самую эмблему Porsche. Мне нравились старые 928-я и 944-я, я, возможно, вообще единственный среди живущих ныне людей, кто публично признался бы в любви к 924-й – даже несмотря на то, что на ней был двигатель Volkswagen,

так что машина двигалась несколько медленнее, чем происходит дрейф материков.

Однако у меня проблемы с тем, что Porsche предлагает сейчас: Boxster – не машина, а палиндром, Coxster – просто глупость, Cayenne выглядит как 911-я со слоновостью нижних частей конструкции, и, наконец, на вершине пирамиды эстетической омерзительности находится Panamera. Дураку понятно, что они хотели сделать – большой, комфортабельный четырехместный автомобиль, имеющий фамильное сходство с 911-й. Основу смысла существования Porsche. И это было бы возможно, пригласи они дизайнера, который бы действительно знал, что делал. Но, к сожалению, вместо этого они, кажется, создали комитет из человека, который создал Ford Scorpio, творца Pontiac Aztek, Рэя Чарльза и нескольких сумасшедших. Это самая уродливая машина на современных дорогах. Особенно неприятно говорить это, потому что управлять ею не так плохо. Недавно я попробовал полноприводную восьмицилиндровую версию с турбонаддувом, и, Боже мой, она была действительно быстрой. И сидеть в ней было приятно. Частично благодаря высокой центральной консоли, а частично из-за того, что из-за баранки не видно машину снаружи. «Эх, – думал я, – вот бы им сменить этот дурацкий дизайн, и машина была бы просто отличной». Это был бы полноценный конкурент для Aston Martin Rapide и отличной, но хрупкой Maserati Quattroporte. Однако вместо этого Porsche предпочла еще замедлить ход

своей горгульи. Я никак не могу понять логики этого решения, потому что не могу себе представить, чтобы хоть кто-то провел последние пару лет примерно в следующих размышлениях: «Гм. Да, я бы купил Panamera, если бы эта чертова штука не была такой быстрой». Конечно, новая модель гораздо экономичнее и дешевле, чем восьмицилиндровая, но в базовой комплектации, с задним приводом и шестиступенчатой ручной коробкой передач, стоит она все равно 62 783 фунта стерлингов. А за эти деньги можно выбрать что-то из пятой серии. Но если вам не нравится ни BMW, ни Audi, ни Mercedes, а к плохому дизайну у вас иммунитет, то вам будет интересно узнать еще кое-что. Итак, вы получаете 3,6-литровый шестицилиндровый двигатель, который развивает 295 лошадиных сил, и этого достаточно, чтобы машина ездил. Можно получить семиступенчатую коробку передач с двойным выключением, которая ведет себя ровно так же, как и все современные коробки с двойным выключением: на низких скоростях в городских условиях они тупы и тяжеловесны. Как и Mercedes SLS, это не та машина, на которой можно вклиниваться в движение. Есть и другая проблема. Она огромна. Чтобы машина вписалась в ограничения по ширине на Хаммерсмитском мосту, нужно, наверное, вдохнуть и не выдыхать. Но хуже всего внутренний крепеж. Рычаг переключения передач выглядит как игрушка из набора Happy Meal из McDonald's, а электрические стеклоподъемники звучат так, как будто двигают не стекло,

а гору. Я знаю, что машина сделана хорошо, но ничто в ней не наводит на такие мысли. И ездить на ней не так уж интересно: она ни фига не отличается от других. Вы переплачиваете за Porsche в надежде получить «ощущения», которых не получите от машин массового производства. Но шестицилиндровая Panamera не дает ничего подобного. Да, центральная консоль по-прежнему великолепна, водительское место идеально, но езда, ускорения, руление – все это скучная тягомотина. Почти как у корейцев. Итак, все это значит, что я в своих выводах хотя бы рационален. Машина мне не нравится потому, что она не очень-то и хороша.

*27 февраля 2011 года*

# **Черт, Спок, мы не можем оторваться от Артура Дэйли<sup>17</sup>**

## ***Jaguar XJ 5.0 Supercharged Supersport LWB 4dr***

На задворках вашего пакета спутникового телевидения, даже после шоу Керри Катоны The Next Chapter, бесед Пирса Моргана с неизвестным вам чуваком и кино, которое вы не хотите смотреть, можно найти канал, на котором показывают сериал «Механик». Я рекомендую его: это, возможно, одно из лучших телешоу всех времен. Сегодня, когда вы смотрите его по каналу CabSat Freeview 757, он выглядит как урок истории. Вы поверить не можете, что когда-то в Лондоне было столько парковочных мест или что улицы были так не загружены. От квартиры Терри в Фулхэме до Винчестера в Ноттинг-Хилле в сериале добираются примерно за три минуты. Но только после того, как Терри переспал с несколькими дамами и ударил какого-то иностранца по феске. Тогда это было можно. Все было дозволено. Я был таким поклонником «Механика», что праздновал свадьбу

---

<sup>17</sup> Спок – персонаж научно-фантастического сериала «Звездный путь», Артур Дэйли – персонаж пародии «Ангел-хранитель в Восточном экспрессе».

в месте под названием «Винчестер». Я даже нанял «Дэйва»<sup>18</sup> барменом. И меня очень рассердило, когда все стали звать его Глинном и спрашивать, как ему игралось в фильме «Зулусы». Он не полковник Аллен. Он – Дэйв, и его работа – заставить вас заплатить большой НДС. Мы считаем классикой сериалов «Папашину армию». Так и есть, но «Механик» был еще круче. Сценарий был написан по еще более высоким стандартам, да и герои были просто идеальны. Как-то я видел Патрика Мэлахайда<sup>19</sup> в роли крутого агента ЦРУ, но ничего не мог с собой сделать: я тыкал пальцем в экран и кричал: «Это сержант Чисхольм!» То же самое и с Деннисом Уотерманом<sup>20</sup>. Он все еще снимается, время от времени мелькает на телевидении, пытается убедить нас, что на этот раз он не бывший боксер, разъезжающий на Ford Capri. Но без толку: для меня он Терри Макканн, им и останется.

Но у нас в памяти остались не только персонажи, но и антураж. Шляпа. Пальто. Куртка-бомбер Терри. И, конечно, машина. Из-за Артура Дэйли я никогда до конца не доверял человеку на Jaguar. Вообще мне нравятся владельцы «ягуаров», обычно это интересные люди, но я бы не оставил их наедине с моим столовым серебром. Для меня даже сегодня –

---

<sup>18</sup> Глинн Эдвардз – герой сериала «Механик», роль исполнял актер Дэйв Харрис.

<sup>19</sup> Патрик Мэлахайд (род. 1945) – английский актер, сценарист, продюсер.

<sup>20</sup> Деннис Уотерман (род. 1948) – британский актер, продюсер. В телефильме-пародии «Ангел-хранитель в Восточном экспрессе» (1985 г.) исполнял роль Тэрри Маккэна.

и исключительно из-за «Механика» – владелец «ягуара» всегда имеет «разногласия» с налоговой службой. Он всегда спрашивает, не может ли он врезаться в вас из-за «недопонимания» в отношениях с ипотечным банком. Мне нравится думать, что у большинства тех, кто сейчас тянет срок, например, за подделку предметов искусства, где-то в гараже чалится «ягуар». Грабители ездят на Opel. Мошенники носят брoги и водят Jag. Вот почему новый XJ меня беспокоит: когда вы попадаете в этот великолепный салон, в нем не чувствуется ни тени Артура Дэйли. В карманах на дверцах голубое освещение. Бардачок отделан фиолетовым бархатом. А когда вы выбираете динамический режим, загораются красные огоньки. Вы словно оказываетесь в одном из баров центрального Лондона, где командировочные бизнесмены клеют девушек. Мне нравится этот салон. Фантастический, футуристический, сидеть в нем интересно. Но у человека на пассажирском сиденье уши не заостренные, а на рулевом колесе вместо надписи Enterprise NCC-1701 нарисована какая-то прыгающая кошка. Станные ощущения, как будто вы сняли с девушки всю одежду и обнаружили, что под ней таилась актриса Юта Джойс<sup>21</sup>. Снаружи машина тоже выглядит странно. Опять же я должен сказать, что со стороны Jaguar, как мне кажется, очень храбро было настолько отличаться от всего, что носило значок Jaguar до этого. Это смелое решение. Но все равно несколько странное. И вы явно тоже так

---

<sup>21</sup> Юта Джойс (род. 1927) – британская актриса, была женой Глинна Эдвардса.



считаете, потому что, хотя машина была выпущена полгода назад, на дорогах я так ни одной пока и не видел. На прошлой неделе Bertone – итальянская дизайнерская фирма презентовала концепцию нового «ягуара», и она вполне понятна. Это гламурная машина. А новый XJ? Его можно охарактеризовать любым словом, кроме «гламурного». Кроме того, есть еще вопрос внутреннего пространства. И вопрос довольно хитрый.

Дело в том, что в «ягуаре» вы обычно сидите довольно низко, так что чувствуете задницей каждую неровность на дороге. Предполагается также, что вы чувствуете себя как будто в коконе, как в тесных пабах елизаветинской эпохи. Сейчас это уже не так. Если Jaguar хочет отвоевать долю рынка у Mercedes, он должен убедить водителей, которые возят сливки общества по Лондону, что в этой машине столько же пространства, как в S-классе. Итак, Jaguar вновь зарубил традиции, попутал берега и погнался за пространством. В варианте с длинной колесной базой – за дополнительные 3000 фунтов – пространства просто куча. Можно вытянуться и смотреть на мир через большое стеклянное окно в крыше, слушая при этом 1200-ваттную стереосистему, пока из ушей кровь не начнет сочиться. В этой новой машине даже есть климат-контроль, так что она ничем не напоминает дровяную печь. Но стоит ли ехать сзади? Ответ – да, если речь о дизельном двигателе. Он создан для экономии и прекрасно с этим справляется. Но если у вас восьмицилиндровый дви-

гатель с наддувом, то в ответ вы получите уверенное: «Я лучше заберусь на спину актеру Брайану Блесседу<sup>22</sup>». На бумаге двигатель выглядит так, как будто не пройдет осмотр. Вы получаете всего 503 лошадиные силы, а немецким машинам сейчас столько требуется для автоматического стояночного тормоза. Но нужно учесть и то, сколько весит XJ. Вся конструкция сделана из алюминия, так что он даже легче, чем Porsche's Panamera 4.8 V8 Turbo. При сильном ветре вам, наверное, посоветуют его привязать, чтобы он не улетел. И этот недостаток веса вы чувствуете не только при ускорении, остановке или когда смотрите на датчик расхода топлива. Нет. Вы чувствуете его все время, собственной задницей, а чаще всего – собственными руками при рулении. В управлении этот автомобиль не похож на спорткар, хотя вообще-то это спортивная машина. К сожалению, из-за излишней легкости сцепление несколько жестче, чем можно было бы ожидать. И это проблема, которая касается всех современных «ягуаров». Жесткая езда – это единственная причина, по которой я не купил себе ХКR. Но при этом я ни в коем случае не хочу сказать, что XJ – машина некомфортная. Или шумная. Или в каком-то отношении неприятная. Черт возьми, она просто великолепна.

Номинально это единственный автомобиль, который соединяет в себе чистое удовольствие от езды, характерное для Maserati Quattroporte, с простором и роскошью Mercedes

---

<sup>22</sup> Брайан Блессед (род. 1936) – английский актер, известный звучным голосом.

S-класса. По всем признакам центр Лондона должен был бы просто кишеть этими машинами. Но нет... И причина тому довольно очевидна. Мы не покупаем машины из-за цифр. Никто не проводит тест-драйв всех моделей, которые кажутся подходящими. Порой мы сосредоточенно изучаем список возможностей избранной модели, уговаривая себя, что нам жизненно необходимы, например, парковочные сенсоры. Но все это баловство. Мы покупаем не головой и не сердцем, а глубинным инстинктом. Эта машина симпатичная, и я могу себе ее позволить. Куплю-ка я ее. И тут-то «ягуары» и ждет провал.

Они соответствуют всем эмоциональным и статистическим ожиданиям. Однако мошенники и пройдохи хотят «ягуар», но не «ягуар» с фиолетовым бардачком. А те, кому нужен фиолетовый бардачок, не захотят связываться с брендом, прославленным Артуром Дэйли. Так что это великолепная машина. Блистательная машина. Но, к сожалению, из-за «Механика» половина народу не купит ее, потому что это «ягуар». А другая половина не купит, потому что это не «ягуар».

*6 марта 2011 года*

# **Роскошная коала- утконос для Брюса**

## ***Ford Falcon FPV Boss 335 GT***

На первый взгляд Австралия мало чем отличается от любой другой современной, развитой страны. Но по некоторым причинам она таковой не является, и главная среди них – коала: может, вы не знали, но большую часть жизни коалы проводят в наркозависимости, а когда они пугаются, то у них заводятся хламидии. Такого не происходит ни с одним живым существом ни в одном другом уголке земного шара.

Теперь кенгуру. Красный кенгуру может бегать со скоростью 65 км/ч, так что составит конкуренцию автомобилю G-Wiz. Но никакой кенгуру не может двигаться назад. Задний ход не предусмотрен их коробкой передач. Кроме того, все самки кенгуру постоянно беременны. У сиднейских воронковых водяных пауков самки проводят жизнь совершенно по-другому. Они все время находятся в норке и не вылезают до самой смерти от старости. Самцы же любят по ночам носиться по Сиднею, плавать в человеческих бассейнах, прятаться в детской обуви и поедать всех, кто слишком к ним приблизится. Я люблю Австралию, но почти всё, что там есть, уникально. Утконос, например. Очевидно, что это самое странное животное, которое когда-либо выпрыгнуло

из тигля Господа. На суше он полноприводный, но в воде становится переднеприводным, а задними ногами рулит. Так что это грузовик с вильчатым подъемником, амфибия с клювом.

То же самое мы видим в спорте. Во всем мире есть либо американский футбол, либо настоящий футбол. Здесь же футбол с так называемыми австралийскими правилами, и это странно, потому что, насколько я понимаю, никаких правил в нем нет вовсе. А, ну и слабакам там, конечно, тоже не место. Сама игра – это частично обычный футбол, частично регби и частично баскетбол, но от всех трех игр ее отличает то, что каждая команда состоит из примерно 17 000 игроков, и все они носят малопривлекательные облегающие жилетки.

Еще одна примечательная особенность Австралии – фанатизм в области здоровья и безопасности. Здесь больше камер фиксации скоростного режима, чем людей, а если вы хотите понырять в лапах с аквалангом, то нужно одеться в гигантский нейлоновый комбинезон, чтобы ни одна часть вашего тела, в том числе ладони, ступни и лицо, не вступала в контакт с водой и кубомедуза не имела бы шансов вас ужалить. Что ж, в каком-то отношении это разумная предосторожность. Но простите, плавание внутри акриловой подлодки, по-моему, разрушает все удовольствие от дайвинга. И нельзя сказать, чтобы кубомедузы были для Австралии чем-то уникальным. Эти мелкие мерзавки повсюду, и ни-

где больше вас не заставляют на всякий случай наряжаться в презерватив. И дела идут все хуже. После дайвинга я решил арендовать аквабайк. Но государственное законодательство гласит, что я должен сесть за парту под палящим солнцем и сдать письменный экзамен. Что там учить? Вот педаль и вот педаль. Моя дочь ездила на аквабайке в пять лет. Это любой идиот умеет. Я указывал на это блондинистому серферу, который вел курс, но его как будто запрограммировали: безопасность – это главное. Нет, для аквабайка это не так. Веселье – вот главное. Рассекать волны и стараться обрызгать приятелей – вот это главное. Упасть от большой волны – вот главное. Если на аквабайке вам нужна безопасность, просто держитесь от него подальше. Итак, вы в стране, где ездят по той же стороне дороги, что у нас, разговаривают на том же языке, и глава государства у них тот же. И летом у них такая же погода, насколько я могу судить по своей поездке. Но они совершенно другие.

И в особенности это заметно, если посмотреть на машины. В любой другой стране мира людям может нравиться марка их машины, но не настолько, чтобы бить по лицу тех, кто ездит на чем-то другом.

Для среднего австралийца существует два бренда: Ford и Holden. И даже если вы адвокат и ездите на Audi, вы инстинктивно попадаете в одну из этих двух групп. Я собирался сказать, что дело обстоит так, как с католиками и протестантами в Северной Ирландии, но нет. Австра-

лийский вариант противостояния укоренен сильнее. В Австралии существует такой фанатизм, такая верность бренду, что и Ford, и General Motors производят автомобили специально для местного рынка. И мы говорим о стране с населением всего 22 миллиона человек, большинство из которых работают в выставочном центре «Эрлс-Корт» в Лондоне. Это как делать машины специально для Румынии, что сложно себе представить. При этом надо сказать, что вывести машину на австралийский рынок не так уж и дорого. Не надо даже нанимать дизайнера. Большинство современных модификаций Holden вполне неплохи – такие мощные, обезьяноподобные амбары, но «форды»... О боже. И так было всегда, даже в эпоху Безумного Макса<sup>23</sup> и его Interceptor. Я опробовал в Австралии новый Ford Falcon FPV Boss 335 GT, и мне пришло в голову, что кто-то основательно потратился на двигатель, но больше ни во что ничего не вложил. Мне говорили, что так и поступают те, кто ходит вверх ногами. Кстати, и вы будете ходить вверх головами, если попробуете на этой машине, например, завернуть за угол. Старый восьмицилиндровый Falcon V8 был своего рода проблемным ребенком, потому что его шестицилиндровый собрат с турбонаддувом ездил быстрее и был приятнее в управлении. Поэтому Ford объединила усилия с Prodrive – знаменитой

---

<sup>23</sup> Безумный Макс – персонаж и австралийский фильм-антиутопия в стиле дзельпанка, сделавший Мела Гибсона знаменитым. Вышло четыре фильма, первый в 1979 г.

австралийской гоночной конюшней из Оксфордшира, чтобы сделать новую машину. И это была сложная задача, потому что основной движок позаимствован у Mustang и страдает астмой. Чтобы впрыснуть немного эфедрина, его оборудовали турбонагнетателем и промежуточным холодильником, а это значит, что двигатель громко ворчит. Так громко, что во время каждой поездки «пара-тройка аборигенов падает в обморок». Когда вы оставляете подобный след в Австралии, это всегда очень веселит народ. Так что на прямой машина довольно неплоха, но она слишком большая, слишком тяжелая и притом слишком мягкая, чтобы иметь хоть какие-то шансы в чем-то другом. А внутренняя отделка, кажется, выполнена из целлофана. Костюм для дайвинга и тот выглядел более удобным.

По всем правилам FPV просто не должен бы существовать. Это бессмысленно. Но бессмысленны и коалы, а все мы расстроились бы, если бы одним прекрасным утром узнали, что последний наркоман с носом-кнопочкой упал с дерева и скончался.

*10 апреля 2011 года*



# Ботокс и восковая эпиляция – и я готов *Jensen Interceptor S*

Это самое крутое название автомобиля в истории. Просто представьте себе, как вы говорите кому-нибудь: «Подберу тебя в восемь. Буду в перехватчике [Interceptor]». Или даже так: «Дорогая, насчет завтрашнего вечера. Возьмем перехватчик?» От этого мурашки по хребту бегут. Maserati – хорошее название. Thunderbird<sup>24</sup> – еще лучше. Но Interceptor? Он делает их всех. Конечно, это было бы не так круто, если бы название раздавало авансы, которые сам автомобиль не смог бы выплатить. Нельзя носить имя Клинт Траст [Кремень Нажимов], если у вас грудная клетка размером с чайную ложку, а конечности как у Лоуренса Лоури<sup>25</sup>. К счастью, Interceptor и выглядел великолепно. Он был большой, его корпус разработан итальянцами из Carrozzeria Touring<sup>26</sup>, у него были противоударный чехол, необычные цельное зад-

---

<sup>24</sup> Thunderbird (англ.) – буреветник.

<sup>25</sup> Лоуренс Лоури (1887–1976) – английский художник, его известные городские индустриальные пейзажи населены человеческими фигурками, напоминающими спички.

<sup>26</sup> Carrozzeria Touring – итальянская компания кузовного дизайна, основана в 1926 г.

нее стекло и жалюзи. Он определенно отличался от других. Он был просто фантастичен. Это была одна из самых красивых машин в истории. К сожалению, я никогда не водил оригинальный автомобиль, да и сложно было их где-то найти: единственным человеком, у которого, как я знал, был *Interceptor*, это Эрик Моркамб<sup>27</sup>, а он, к сожалению, уже не с нами. Однако из того, что я слышал, можно заключить, что ощущения водителя были «совершенно ужасны». Двигателем был восьмицилиндровый *Chrysler 6.2*, который неплохо превращал деньги в шум, но при этом в процессе почти не давал мощности. Впрочем, это было не так уж и плохо, поскольку огромная задняя ось на самом деле была прикреплена к автомобилю не так, чтобы это соединение можно было назвать надежным. Еще неприятнее было то, что сотрудники *Jensen*, выбирая рулевую рейку, просто заходили в ближайший магазин и брали то, что лежало на полке. Некоторые автомобили *Jensen*, судя по всему, ушли к покупателям в комплектации руля, предназначенной для *Triumph Stag*. В результате *Interceptor* оказался в отделе уцененных товаров национального рынка классических автомобилей. За *Aston DB5* или *Jaguar E*-класса вы отдадите сотни тысяч фунтов, но вполне приличный *Interceptor* можно приобрести всего за пять тысяч. Может быть, вы подумаете, что машина того стоит, и предложите приятелям выехать на ней в путешествие. Но, подозреваю, вернетесь вы через два дня,

---

<sup>27</sup> Эрик Моркамб (1926–1984) – английский комедийный актер, сценарист.

все в саже. Надежность никогда не была сильной стороной Jensen, и со временем дела так и не наладились. Что ж, надо смириться. Дорога воспоминаний этим утром оказалась тупиком. Впрочем, есть нюанс: машина, о которой мы говорим, на самом деле не является Jensen Interceptor. Она начала свою жизнь в этом качестве, но тут на арену вышла компания из Оксфордшира Jensen International Automotive, произвела этой машине эпиляцию зоны бикини и закачала ботокс. Машина, которую вы видите, называется Interceptor S, и она просто великолепна. Во-первых, исходный американский двигатель выбросили и заменили другим. Это довольно приличный полностью алюминиевый 6,2-литровый восьмицилиндровый движок от Corvette. С ним идет и коробка передач от Corvette, но в задней части дела становятся сложнее. Ведущая задняя ось, листовые рессоры и остальные элементы устаревших технологий заменены полностью независимыми: некоторые детали ведут происхождение от старого Jaguar XJS – например, самоблокирующийся дифференциал, – а некоторые от новой компании. Передние тормоза AP Racing имеют шестерные тормозные колодки с вентилируемыми и желобчатыми дисками. Шины низкопрофильные. Заслонки настраиваемые. И... у вас уже слюнки потекли? У меня да. Так что я залез внутрь, и все оказалось еще лучше. Это точное воспроизведение оригинального Jensen: кнопки белые на черном, стеганные сиденья, но лучше всего – кнопочное радио, которое предлагает послушать BBC с лег-

ким потрескиванием. Ну или только потрескивание. Однако вообще-то есть и подключение к iPod в перчаточном ящике.

Когда сидишь в машине того времени, кажется удивительным, как много в салоне воздуха и света. Так как стойки кузова всего лишь поддерживают крышу, а не призваны поглощать удары при авариях, они настолько тонкие, что похожи на паутину. Как будто сидишь в прозрачном пузыре, у всех на виду. А если вы водите Interceptor, то именно это вам и надо. Но внимание! При езде водителя видно во всех подробностях – стоит задуматься о прикиде. И тут я предложил бы какой-нибудь противоперегрузочный костюм. А если у вас такого нет, то черную водолазку и темные очки в стиле Джейсона Кинга. Когда я впервые трогался в этой машине с места, предчувствовал кайф, что она может оказаться идеальной. Старый добрый стиль и современная динамика. Георгианский дом с центральным отоплением. Увы, это оказалось не так. Проблема в том, что если новая компания изменит все сразу, то конечным результатом окажется совершенно новая машина, которой придется заново проходить современные тесты на безопасность и выхлопы. Поэтому некоторые черты прошлого остаются и в новой машине. Например, дворники, которые прекрасно машут туда-обратно. Но при этом ни фига не устраняют ни капли влаги. Затем шум ветра. Дело в том, что в семидесятые годы у машин были водосборные желоба, и «так сойдет» было ведущим принципом работы всех механиков Западного Мидленда. Так что

на скорости 70 миль в час (112 км/ч), даже в новой машине, создается ощущение, что вы аэроклоун и ходите по крылу. Но главная проблема – это рулевое управление. Им пришлось оставить старую рулевую колонку, и сколько улучшений вы ни вносили бы в геометрию, вам никак не удалось бы отделаться от того, что проектировал ее человек, который больше всего на свете хотел выйти на забастовку. И вот результат: она тяжелая, у нее плохое самоцентрирование, у нее такие низкие передаточные числа, что приходится прилагать большие усилия, чтобы свернуть руль всего на три градуса. Что ж, это были недостатки. Теперь обратимся к достоинствам. Они начинаются с кондиционера. О эта радость держать ноги в тепле и голову в прохладе! Климат-контроль – это очень хорошо, но установки любого Jensen по умолчанию еще лучше.

И, наконец, скорость этой штуковины. Положите педаль газа, и с грозным рыком сердитого льва капот становится на дыбы, и за 4,5 секунды вы разгоняетесь до 60 миль в час (96 км/ч). Это немало удивляет следующего за вами водителя Audi, который отчаянно борется за жизнь в вашей струе реактивного потока и одновременно не верит своим глазам. В итоге можно разогнаться до 155 миль в час (250 км/ч) или даже больше. 155 миль в час были доступны даже автомобилю, сделанному в 1975 году. А сейчас он стал лучше: хотя руление несколько напоминает викторианскую эпоху, машина отлично держит дорогу на поворотах, и никакого сно-

са передней оси, как я ожидал, не происходит. Это не спорткар, но близко к тому. Ну и главное – дорога. В современных машинах мы привыкли к плоским, низкопрофильным шинам, которые так любят дизайнеры и которые передают прямо на наши задницы все выступы и неровности дороги. Но ехать в Jensen – это как плыть. Эта машина так же комфортабельна, как современный Bentley. Но стоит гораздо дешевле. Несмотря на всю проделанную работу, машина обойдется вам всего в 107 000 фунтов. Итак, делаем выводы. В Jensen мы имеем одну из красивейших машин в истории, раздетую до металла, перекрашенную, переделанную и снабженную достаточным количеством механики, чтобы она хорошо управлялась, еще лучше держала дорогу и гнала как черт. Это очень хорошая идея. Но лучше всего, что вы наконец-то сможете сказать: «Заберу тебя в восемь, буду на перехватчике» – и действительно приедете вовремя.

*17 апреля 2011 года*

# **Эй, мой питбуль стал какой-то теплый и пушистый**

## ***Ford Focus Titanium 1.6 Ecoboost***

В старые добрые времена большинство людей, которые хотели завести семейную машину, покупали простой хэтчбэк. Например, Ford Escort или, если хотелось и погонять, Volkswagen Golf. Сейчас это уже не так. Обычному объявлена война. Просто – значит скучно. Классические туфли изгнаны в угоду клоунским ботинкам – паркетникам, кроссоверам, стильным бомбочкам в стиле ретро со скорпионами на капоте и клетчатыми зеркалами заднего вида.

И мне непонятно почему. Когда я прихожу с работы, то первым делом, зайдя в дом, наливаю себе розового Château Léoube. Я пью его перед ужином. И во время ужина. Да обычно и после. Вино – это просто. Это легко. И бутылка содержит как раз столько, сколько нужно на вечер.

Неплохо еще и пиво. Это Ford Escort в мире напитков. В жаркий день, когда вы долго работаете на солнце, вы не думаете: «Ох, чтобы утолить жажду, хорошо бы сейчас бананового дайкири». Вы всегда предпочтете пиво: не тот сорт, который нравится Джеймсу Мэю, с какими-то веточками,

но Pegoni<sup>28</sup> в запотевшем стакане.

Чуть ли не больше всего в жизни я ненавижу, когда люди, пришедшие ко мне в гости, просят джин с тоником. Это значит, что я должен пойти и найти четыре ингредиента: джин, тоник, лед и лимон. А дома у нас никогда нет лимона: с чего бы вдруг? А если он и есть, то неизменно оказывается, что его сорвали до англо-бурской войны<sup>29</sup>, а его консистенция и сочность не уступают мрамору.

И еще эта форма для льда: обычно там либо вообще нет льда, либо лед есть, но отморозился так, что даже молотком его не выбить из контейнера. Чтобы устранить эту проблему, мы недавно купили холодильник, который выплевывает кубики льда по нажатию кнопки. В теории это блестящая идея, но на деле оказывается, что вы ставите стакан под кран, а из него льется вода. Начинаете заново, и тут высыпается столько льда, что испанский траулер вмерз бы в него на несколько месяцев. Когда это случилось впервые, я решил убрать беспорядок пылесосом. И вот что я вам скажу: не надо так. Он порыгал немного и сдох.

Нет, серьезно, когда вы приходите к кому-то в гости и просите джин с тоником – это как если бы вы пришли и попросили пастушьего пирога. А уж так-то вы не поступите, ведь это

---

<sup>28</sup> Пиво lager, изготовленное на итальянской пивоварне Pegoni, основанной в 1846 г., один из самых известных пивных брендов в мире.

<sup>29</sup> Англо-бурская война (1899–1902) – война бурских республик – Южно-Африканской республики (Трансвааль) и Оранжевой Республики против Британской империи, закончившаяся победой последней.



очевидно доставит неудобства. Особенно бесит, когда ваша жена просит водку с клюквенным соком и чуточкой лайма. У нас нет ни клюквенного сока, ни даже лимона. Да и водки обычно нет. Потому что друзья детей ее давно выпили.

Таким образом, для удобства всегда лучше руководствоваться простыми предпочтениями в алкоголе. Да, ленивым воскресным утром можно потратить около часа на сверхсложную «Кровавую Мэри»; нет, в набитом пабе неприемлемо кричать бармену от входа: «Четыре коктейля “Пиммс”<sup>30</sup>, пожалуйста, со всеми ингредиентами».

А теперь, по ниточке настолько тонкой, что ее хлипкость подчеркнул бы и паук, мы переходим к современному эквиваленту пинты стаута – новому Ford Focus. Той машине, которую вы не купили, потому что предпочли взамен Fiat Harvey Wallbanger или Citroën Shirley Temple.

Десять лет назад я купил Ford Focus, и он все еще у меня есть. Иногда я на нем езжу, и меня всегда удивляет, как приятно его водить. Благодаря независимой задней подвеске – дорогому решению проблемы, которую не замечает больше никто в мире, – машина яростно атакует повороты. Двигатель тоже хорош. И как мы знаем, туда вмещается ровно столько же людей и собак, сколько и в большой джип. Собственно, даже больше, потому что наша пожилая лабрадориха уже не может прыгать в Range Rover, зато спокойно заби-

---

<sup>30</sup> Крюшон, летний алкогольный коктейль с фруктами, традиционный напиток всей Англии. Клубника, апельсин, огурец и мята – обязательны.

рается на заднее сиденье Ford.

Однако лучшее в Focus – это то, сколько раз он ломался. Как думаете? Нет, неправильно. Потому что за десять лет он не сломался ни разу. Каждая деталь до сих пор работоспособна. Это машина на пять звезд, честное слово. С этими черными боковинами она кажется изящной и обтекаемой и больше похожа на купе, чем на семейный хетчбэк.

Внутри же целое море кнопок. Их миллионы на всех ровных поверхностях; их так много, что на поиск той, которая, собственно говоря, заводит двигатель, уходит несколько часов. Но я не против: во-первых, расположены они точно по тому же принципу, который Porsche использует в Panamera, а во-вторых, они действительно нужны, потому что у машины множество функций.

Даже в базовой комплектации основные элементы управления можно активировать по bluetooth и голосовым набором. Конечно, это не всегда работает (например, iPod не подключается), но в долгих поездках всегда развлекает, когда просишь приборную панель сделать что-то одно и гадаешь, что же она сделает вместо этого.

Проблемы? Да. Одна. Дворники отлично подходят к лобовому стеклу, двигаются интересным и необычным образом, но при этом не очищают его вообще. В слепых пятнах мог бы спрятаться даже Джон Прескотт<sup>31</sup>.

---

<sup>31</sup> Джон Прескотт (род. 1938) – британский политик, лейборист, известен своим косноязычием и грузностью.

Однако все это скрывает массу электронных технологий, которые направлены на то, чтобы вы двигались именно туда, куда надо. Система распределения крутящего момента, расположенная сзади, мягко тормозит внутреннее колесо на повороте, чтобы предотвратить потерю управления. Есть и устройство, которое при желании может тормозить очень резко, как если бы вы собирались врезаться в переднюю машину.

Подобные вещи – а их множество – сделаны очень разумно и хорошо показывают, что люди из Ford, которые живут с мамами и играют с ноутбуками, могут получить звание гика года на следующем вручении соответствующего приза. Но когда между водителем и дорогой появляется электронный посредник, чистота удовольствия от езды частично теряется.

Короче говоря, эта новая машина, вероятно, безопаснее и экономичнее, чем тот Focus, который когда-то купил я. Но с точки зрения водителя, она и близко к нему не подходит.

И это, конечно, значит, что Focus больше не является уникальным ценовым предложением. Я купил свой, потому что его было очевидно приятнее водить, чем что-либо иное. Но зачем покупать новую машину, а не гораздо более дешевые Hyundai или Kia?

Единственная причина, которую я могу придумать, – двигатель, который был установлен на моей демонстрационной

модели. Этот вариант называется Ecoboost, но не думайте, что он работает на бобовых культурах, а его выхлопами могут дышать хиппи. Это 1,6-литровый вариант с турбонаддувом, и даже на шестой передаче он удивительно мощно рычит. И еще более удивляет то, что он действительно экономичный.

Но даже здесь скрывается проблема, потому что в наши дни, чтобы купить машину, которая работает на бензине, нужно быть косоглазым сумасшедшим или миллиардером. А если вы миллиардер, то Focus вас, полагаю, не интересует.

Это значит, что если уж вы покупаете Ford, то выбирайте дизельное топливо. И в этом нет ничего рискованного. У Ford прекрасные дизельные двигатели. Не выдающиеся. Но нормальные. И вот в чем проблема. Вы получаете нормальную машину с нормальным двигателем. Вы правда хотели именно этого?

Короче говоря, нет особых причин не покупать новый Focus. Но нет и особых причин его покупать. Особенно когда пинты пива других сортов стоят гораздо дешевле.

*1 мая 2011 года*

# Тупо, зато весело – отличная шутка

## *Renault Wind Roadster*

### *GT Line 1.6 VVT*

Ехал я тут на велосипеде. Это был благотворительный велопробег, и я превозмог пятимильную дистанцию чуть более чем за два часа. Я просрал всем. Частично потому, что подниматься в гору было исключительно тяжело, а частично потому, что на спусках я опасался включать скорость, потому что был абсолютно уверен в том, что переднее колесо вот-вот соскочит. После этого, естественно, вилки велосипеда внезапно уперлись бы в землю, и меня бы как катапультай выбросило из седла, и я приземлился бы на высокой скорости лицом в асфальт. Не то чтобы мне так нравилось мое лицо, но я им разговариваю, смотрю, куда иду, ну и так далее.

Нет, я был не в шлеме. Не надеваю я шлем и при катании на лыжах. И на стройке тоже. В шлеме человек выглядит идиотом. И я решил, после продолжительного обсуждения со своими конечностями и легкими, что всем будет лучше, если я просто поеду медленнее. Собственно, я так и поступил, и все прошло на ура.

А вот что не было отлично, так это доставить наши с женой велосипеды к стартовой позиции. Не надо и говорить о том, что не я, а кто-то другой установил крепление для ве-

лосипеда, который у нас почему-то оказался на двери багажника нашего Volvo, и загрузил туда велосипеды.

Это обеспокоило меня по двум причинам. Во-первых, мне пришлось проделать путь в полстраны в Volvo с двумя велосипедами сзади – сценка из рекламы йогурта Ski, а во-вторых, после окончания велопробега мне нужно было как-то самостоятельно приторочить велосипеды обратно и ехать домой. А я разбираюсь в этом примерно так же, как герцогиня Кентская в точечной сварке.

В итоге я решил, что раз это благотворительный велопробег, то на финише окажется множество альтруистов в велосипедных костюмах из лайкры, которые сжалятся над старым бензосексуалом и помогут ему. И тут возникла проблема. Завезя жену и ее велосипед на стартовую позицию для профессионалов, я устанавливал спутниковую навигацию, выясняя, как проехать к старту для лузеров, и тут – БУМММ! – мужик лет семисот от рода врезался в мой багажник для велосипедов так, что тот отлетел от машины.

Вы когда-нибудь пробовали прикрутить такую штуку? Это невозможно. Это бессмысленно. Вы крепите к задней двери какие-то ремни, и потом вся эта конструкция лежит на бампере. Мне кажется, что все это принципиально неправильно.

Но время поджимало, я продолжил и еще раз изучил процедуру крепления велосипеда. Как мне показалось, смысла в ней стало еще меньше, потому что все, что предохраняло

его от падения и разбивания лобового стекла следующей машины, а также отсечения голов всех едущих в ней, – это два ремешка, которыми обычно завязывают пакеты для заморозки.

Я тянул, толкал, перепачкал лицо в колесной смазке, но в конце концов решил трогаться. Тут я обнаружил два очень прочных на вид ремня, которые заканчивались большими пряжками в армейском стиле. Впрочем, это мне показалось неважным, так что я оставил их болтаться.

Я ехал очень осторожно, так что сумел добраться до стартовой позиции для толстяков, никому не снеся голову. Но после этого у меня в голове прописался огромный вопросительный знак по поводу безопасности того, что вы привязываете к машине. Не только багажников для велосипедов, но и тех, что устанавливаются на крыше.

Когда-нибудь крепили такой? Конечно, нет. Потому что в процессе крепления вы надорвете себе спину, а когда его уроните – а уроните обязательно, – с машины слезет вся краска. Лучше и дешевле купить то, что вы собирались поместить на багажник на крыше, в конечном пункте назначения.

И еще одно. Багажник на крыше имеет форму баллистической ракеты, и если он оторвется, то разрушений будет немерено. А видели вы болты и гайки, которые идут в комплекте с ним для крепления к машине? Честно говоря, надежнее было бы приклеить его жвачкой.

Тут я должен вас предупредить. Если вы на трассе оказались за машиной с багажником на крыше и велосипедами, притороченными к задней двери, соблюдайте дистанцию. Потому что к этой машине их крепил человек, который любит велосипеды и багажники на крыше, а не инженерный гений вроде Изамбарда Кингдома Брюнеля<sup>32</sup>.

Теперь о цепях противоскольжения. Предполагается, что они помогают двигаться в суровых условиях. Но на самом деле все, что они делают, – это режут вам пальцы, а если ваша жена в машине, то подают заявление на развод.

Таким образом, лучше всего купить машину, которая соответствует вашему стилю жизни, а не брать из экономии автомобиль, к которому можно цеплять всякие разности.

He Renault Wind – первую в истории машину, названную в честь расстройства желудка. Она разработана французом, основана на скромном хетчбэке Clio и собрана в Словении – черт возьми, да это самая дурацкая машина современности.

И все еще хуже: хотя вообще-то это двухместный кабриолет, но он просто не создан для того, чтобы быть легким и спортивным, как, например, MG, или Lotus Elan, или Mazda MX-5. Нет. Эта электрическая складывающаяся крыша и этот мелкий двигатель скорее созданы для лавирования в центре города – эдакие туфли от Christian Louboutin

---

<sup>32</sup> Изамбард Кингдом Брюнель (1806–1859) – британский инженер, одна из крупных фигур Промышленной революции, ознаменовавшейся индустриализацией Запада и переходом к машинному производству.



с наклейкой об уплате дорожного налога. Честное слово, я удивлен, что у этой машины низ не красного цвета.

Конечно, здесь моей бензиновой головушке можно бы и поглумиться – предположить, что корпус Wind раздает обещания, которые двигатель этой машины не может сдерживать. Что автомобиль будет сбит пешеходом. Но я не буду этого делать, потому что много лет назад у меня была Honda CR-X. А здесь перед нами современный эквивалент. И он мне нравится.

Да, турбодвигатель на 1,2 литра маловат, но 1,6-литровый без турбонаддува вполне неплох. Выбрав этот вариант, вы получите 131 лошадиную силу, и этого достаточно, чтобы испытать действительно отличные шасси этого названного в честь пуска газа агрегата.

Все быстрые (и не очень) Renault напоминают по ощущениям полезные спортивные энергетические напитки, и этот не исключение. На проселочных дорогах ехать было – несмотря на до смешного здоровенное рулевое колесо, из-за которого крупный водитель будет чувствовать себя как в клетке, – приятно, и при этом не так быстро, чтобы пассажир начал жаловаться через пять секунд после того, как вы опустили крышу.

Если говорить о практичности – что ж, велосипед в багажник не упиhaешь, но крыша складывается настолько разумно, что у вас крадут не так много пространства, как можно было подумать изначально.

Ну и главное: цена начинается с 15 205 фунтов. Первокласный вариант 1.6 GT Line стоит всего 17 010, а значит, он существенно дешевле, чем 1,6-литровый Ford Focus, который я водил на прошлой неделе. Учитывая то, как много вы получаете в стандартной комплектации, цена очень хорошая.

Однако есть и ложка дегтя в бочке меда. По ощущениям машина столь же дешевая, сколько и стоит. Я подозреваю, что дизайнеры не рассчитывали, что этот автомобиль можно передать следующему поколению. Приборная панель, рычаг переключения передач, педали – все, что вы видите и трогаете, кажется непрочным. Как будто все это должно жить в течение – тут я, честно говоря, не хотел подпускать сортирного юмора – одного пука.

*8 мая 2011 года*

# Испытание для сосков

## *Aston Martin Virage*

Если вы хотите потратить кучу денег на дом, то список вариантов будет очень обширным. Франция или Флорида. Старый или новый. Стоящий на фундаменте из гравия в Котсуолд-Хиллс или окруженный рвом с бирюзовой водой в Олдерли-Эдже.

То же самое с ресторанами, предметами искусства, мебелью, отпуском. На деньги можно купить свободу выбора. Но только не когда вы планируете купить машину. Потому что, если вы настолько богаты, что можете занять место на верху автомобильной пирамиды, выбора нет вовсе.

Вы хотите большой и быстрый BMW. Но он некомфортабелен. Вы хотите большой и быстрый Mercedes. Но он некомфортабелен. Вы хотите Ferrari, или Maserati, или Porsche. Некомфортабельно. Некомфортабельно. Некомфортабельно. У всех у них подвеска из цемента, а шины не эластичнее африканского военного вождя.

Факты в том, что, за исключением футболистов и теннисистов, большинству людей, которые могут располагать огромными деньгами, уже за сорок или за пятьдесят. Они уже больше не спят на стульях после вечеринок и не дремлют на полу, потому что не могут позволить себе

такси до дома. Поэтому они всегда стремятся к комфорту, чтобы можно было удобно сесть и расслабиться.

Но автопроизводители вбили себе в голову, что это желание не относится к тому времени, когда вы возвращаетесь домой с работы. Нет. Они считают, что вы хотите чувствовать каждую выбоину, каждого лежащего полицейского. Они считают, что вам нужны сиденья с амортизацией, как у кухонной табуретки. Они считают, что вы всегда хотите чувствовать себя так, как будто вы идете на рекорд круга на Нюрбургринге<sup>33</sup>.

Если бы дизайнеры из AMG делали диваны, то они бы делали их из гравия и украшали шпильками.

Вот девиз роскошных ковров от BMW: «Сделано из кирпичиков Lego и перевернутых клиньев». А вот ванна от Maserati: «Вместо воды или ослиного молока мы даем нашим покупателям возможность отдохнуть от дневных забот, по шейку погрузившись в серную кислоту».

Все это ерунда, и вы сами видите, в чем дело и что происходит. Автопроизводители хотят, чтобы их машины были похожи на то, что любит журнал *Autocar*, а журнал *Autocar* любит рекорды скорости на круге. Инженеры тоже любят рекорды скорости на круге, потому что это показывает, что они лучше, чем идиоты из BMW, у которых машины медленнее. Кретинское соревнование, счета за которое оплачиваем мы с вами.

---

<sup>33</sup> Нюрбургринг – гоночная трасса «Формулы-1» в Германии.

И это наводит на мысль об Aston Martin. Сначала мы имели DB9, и он, как мы могли убедиться, был действительно хорош. Он ездил так, как будто его разрабатывали для дороги, а не для Нюрбургринга. Но вместо того, чтобы сделать по тому же лекалу новую машину меньших размеров – Vantage, боссы Aston решили, что она должна быть менее комфортабельна. Потом, когда они оснастили ее более крупным двенадцатицилиндровым двигателем, они решили, что и так слишком комфортно. И тогда на сцену вышла модель DBS, в которой они окончательно разделались с подвеской и прицепили взамен стальные балки.

Тут вы могли подумать, что это заставило бы маркетологов из Jaguar призадуматься: «Ага, Aston Martin выпускает линейку гоночных машин, и в этом мы видим возможность, так что давайте-ка облегчим наш XKR с наддувом. Потому что это может понравиться множеству мужчин средних лет, которые не хотят, чтобы их соски и широкие задницы лишний раз тряслись на ходу». Когда вы на такой машине въедете в рытвину, то есть риск развалиться на куски.

В результате всего этого я возлагал большие надежды на Aston Martin Virage. Он позиционировался как более дешевый и комфортабельный вариант DBS. Со всем стилем. Со всей скоростью. С любовью к деталям в интерьере. Но без этой жесткой, как камень, гоночной, углепластиковой чуши, которая никому не нужна и которую никто не желает иметь.

Ну, допустим, коробка передач у него автоматическая, но все остальное – по-прежнему катастрофа. Когда вы проезжаете по белой полосе, то можете сказать, была ли краска глянцевой или эмульсионной. Если вы сбиваете фазана, то легко определяете, петушок это был или курица. И вы не просто чувствуете, как подвеска отказывается работать на гравии; вы ее и слышите – в процессе получения одного удара за другим.

Это великая упущенная возможность. Эта машина могла быть единственным продающимся сейчас дорогим автомобилем, созданным для реально существующих людей. Но в ней так же некомфортно, как и во всех остальных.

Однако почти во всех других отношениях она лучше. Благодаря новым боковинам и новому переднему спойлеру она выглядит даже еще лучше, чем DBS. Красивее, чем самое красивое, что вы можете представить. Особенно в варианте глубокой темной морской лазури. И дважды особенно – если это кабриолет.

Более того, она на 25 000 фунтов дешевле, чем DBS, и, если честно, трудно понять почему, поскольку у обеих машин один и тот же шестилитровый двенадцатицилиндровый двигатель. В Virage он немного слабее, но у вас все равно остается 490 лошадиных сил, а этого достаточно, чтобы вы всего за 4,6 секунды нарушили национальное ограничение скорости. Конечно, если вы выбрали нужную передачу, а то автоматическая коробка иногда немного задумчива. В общем,

это очень, очень быстрая машина.

Она даже быстро тормозит благодаря новым углекерамическим тормозам, и, конечно, благодаря жесткости подвески и шин она исключительно хороша в плотном движении. Конечно, вы наверняка никогда не видели Aston в пробке, но если уж так получилось, то Virage – лучший вариант из них. Возможно, после двенадцатицилиндрового Vantage.

Недостатки? Ну, за рулем немного тесно, а ценой за всю элегантность дизайна становится то, что кнопки довольно трудно найти. И еще труднее нажать, когда вы на ухабистой дороге.

Однако худшее, что в ней есть, – это новая спутниковая навигация. В отличие от предыдущей системы, которая говорила вам только то, где вы находитесь, эта система говорит вам только то, что нужно замедлить ход. Постоянно, сериями. Стоит навигатору заподозрить, что где-то рядом камера скорости, как он заходится в панических воплях.

Конечно, может оказаться, что есть кнопка, отключающая эту функцию, но, чтобы найти ее, придется прочесть инструкцию. А этому не бывать, ведь я мужчина.

Более того, когда я сказал навигатору, что хочу поехать в Лондон, он переспросил: «Какой номер дома?» Все мы хотим от спутниковой навигации одно и то же. Так почему все автопроизводители постоянно предлагают нам выбрать вид экрана или тембр голоса? Выбор предполагает подмену, а подмену существует для тех людей, которые живут до-

ма с мамами. Любители подмену – это единственные люди на Земле, которым никогда не понадобится спутниковая навигация, потому что они никогда не забираются дальше холодильника.

Итак, в этом отношении Virage снова оказывается упущенной возможностью. И все-таки, боюсь, я в него совершенно влюбился. Это крутая машина, ею непросто управлять, и найдутся люди, которые скажут, что колеса новой модели не соответствуют немеркнущим стандартам Aston. Но залезайте в Virage с утра, и я гарантирую, что вам понравится. Больше, чем почти в любой другой машине.

Говоря объективно, Ferrari 458 – машина более благодарная для водителя, а Mercedes SLS – более интересная. Но обе эти машины несколько эпатажны, и в этом отличие Aston. Они не такие.

*15 мая 2011 года*



# Старый мошенник лихачит

## *Skoda Fabia vRS1.4 TSI DSG*

В свой первый год пребывания на посту министра транспорта Филип Хэммонд<sup>34</sup> объявил, что он отменит выделенную полосу для автобусов на трассе М4, перестанет устанавливать камеры слежения за скоростью и поднимет порог скорости на шоссе до 80 миль в час (96 км/ч). После этого ему по-хорошему надо было идти домой и наслаждаться вполне заслуженной пенсией. К сожалению, если вы министр транспорта, считается, что вы должны приходить на работу ежедневно. А когда человек приходит на работу, то чувствует себя обязанным что-то на ней делать и о чем-то думать. Это неплохо, если вы врач или, например, телефонный мастер, но если вы министр транспорта, то сложно думать о вещах, которые имеют хоть какой-то смысл.

Особенно велики проблемы, если вас пригласили выступить в программе Today. Нельзя просто сидеть там и рассказывать, что никаких идей у вас нет: люди сочтут вас ленивым. И вот Хэммонд недавно пришел на передачу, глубоко вдохнул и объявил, что собирается заставить полицию предпринять более жесткие меры по отношению к лихачам.

---

<sup>34</sup> Филип Хэммонд (род. 1955) – британский политик от Консервативной партии, в настоящее время – министр иностранных дел Великобритании.

Конечно, так сказать было очень удобно: у людей, которые слушают программу Today, нет прыщей, они не укладывают волосы гелем. У них нет «ситроена» цвета электрик с огромной выхлопной трубой, но без подвески.

На Радио-4 считается, что юные гонщики – это нечто среднее между насильниками и Гитлером. Неудивительно, что его слушатели тут же вскочили со своих кресел-качалок, обезумев от радости, что мистер Хэммонд наконец-то сделает их жизнь на дорогах чуточку менее ужасной.

Спешу их опечалить: если изучить детали напыщенного и необоснованного экскурса Хэммонда в мир центральной Англии, вы увидите, что его предложение вообще не имеет никакого смысла. Например, он заявляет, что собирается напускать полицию на несчастных. На это я могу ответить: какую еще полицию?

Последний раз, когда я видел полицейский автомобиль, патрулирующий шоссе, это был еще Ford Granada. Сейчас там можно встретить лишь сотрудников местной службы контроля за дорожным движением и старенькие фургоны, но реальную полицию? Они все сидят в участке и учатся там лазать по лестницам.

Теперь перейдем к тому, что Хэммонд и считает лихачеством, то есть езде впритык и «объезду». Что он имеет против объездчиков шоссе, я не понимаю. По-моему, все они водят очень осторожно. Конечно, если он не имеет на самом деле в виду людей, которые обгоняют слева. В этом случае

он просто не прав.

Сейчас я совершенно спокойно иду на обгон. А мне уже пятьдесят один, и меня не назовешь молодым лихачом. Проблема в том, что в старые времена все участники движения хоть в какой-то степени обладали зачатками дисциплины и знали, как вести себя на дороге. Но сегодня... Как бы выразиться, чтобы вы не подумали, что я перешел работать в *Daily Mail*? Сегодня многие британские водители учились водить в каких-то более экзотических местах. И они просто не понимают, что если плетутся по трассе М40 на своей купленной за 200 фунтов Toyota Camry, то нужно держаться левой стороны.

Вы можете мигать им фарами, включить индикацию, яростно жестикулировать, кричать, пыхтеть и вообще умереть от сердечного приступа, но никакого эффекта это не произведет. Они так и не поймут, что делают что-то не так.

Вот почему я обгоняю их слева. И если бы меня остановил один из несуществующих полицейских Хэммонда, то я объяснил бы, что если бы у меня было пространство для обгона, то машина, которую я обогнал, должна была иметь пространство для того, чтобы прижаться к обочине и там подвергнуться штрафу за невнимательную и неосторожную езду.

Теперь о езде впрыток к идущим впереди автомобилям. Это делают исключительно люди в Audi с ручками

Montblanc, часами Breitling, в темных очках Oakley, в рубашках с изображениями лошадей и с любовью к сквошу. Я не знаю, как вы назвали бы подобных людей – мне на ум приходит только слово «ужасные», – но они никак не лихачи.

Итак, когда Хэммонд заявляет, что будет преследовать «объездчиков» и любителей езды впрытик, на самом деле он собирается ополчиться на жертв любителей плестись по шоссе и на поклонников сквоша. Если только он действительно не имеет в виду людей, которые объезжают дорогу, проверяя ее безопасность. В этом случае ему пора прекратить свою деятельность, в том числе мыслительную.

Сейчас, как я подозреваю, настоящие лихачи пришли в большое раздражение, потому что они уже представили себе машину, которую я должен обозревать этим утром, с белой крышей и большими колесами. Должно быть, они думают: «Ну когда же ты уже начнешь, идиот!»

Так что, действительно, начну. Это Skoda Fabia vRS, и последняя версия автомобиля была вполне неплохой. Мне она очень понравилась, даже несмотря на то, что была оснащена дизельным двигателем. А это как соревноваться в беге на стометровке в резиновых сапогах. У новой машины 1,4-литровый бензиновый двигатель с наддувом и турбонаддувом. Результат – 178 лошадиных сил, а результат этого – разгон с нуля до 60 миль в час (96 км/ч) чуть более чем за семь секунд и максимальная скорость 139 миль в час (223 км/ч). Или 140, если вы купили более аэродинамически чистый

универсал.

Как ни странно, парни из Skoda послали мне сравнительную таблицу, из которой следует, что по производительности vRS немного уступает Clio Renault sport 200 и Opel Corsa VXR. Они отправили мне ламинированную карточку, на которой было написано, что ключевой особенностью новой машины является трехточечный ремень безопасности. Казалось, что они не хотят, чтобы их машина мне понравилась.

Оно и к лучшему: мне действительно не понравилось. Однако некоторые моменты довольно неплохие. Особенно мне понравился дизайн. Не знаю почему, но автомобиль кажется мне похожим на немного замечтавшегося и слегка раздраженного командира эскадрильи времен Второй мировой войны. И еще мне нравится белая крыша.

Но больше всего меня порадовала цена. Она составляет 16 265 фунтов, и, хотя Skoda не предоставила цифр по этому параметру, это все равно намного дешевле, чем у всех конкурентов. Даже если вы установите бесполезную спутниковую навигацию, Bluetooth и климат-контроль, стоит будет все равно на тысячу фунтов меньше, чем Volkswagen Polo GTI. Это особенно странно, потому что машина вообще-то одна и та же. Один и тот же двигатель. Одно и то же все.

Каково на ней ехать? Ну, сиденья удобные, и езда удивительно мягкая, особенно если учесть, что шины низкопрофильные и тонкие, как вафли. Но есть проблема. Это горячий крутой хетчбэк с наддувом и турбонаддувом, так что он

должен вызывать желание гнать, как на пожар. Он должен заставлять вас обгонять всех, кто на дороге, с любой понравившейся стороны и никогда не жать на тормоза. Так должны вести себя крутые хетчбэки, но так не ведет себя vRS.

Полуавтоматическая коробка передач с подрулевыми переключателями и двойным выжимом сцепления переключается с трудом, и передаточные числа рулевого управления слишком низкие. Добавьте к этому самые шумные шины в крещеном мире, и окажется, что больше всего в этой машине хочется притормозить, чтобы хоть немного насладиться тишиной. Шумно просто ужасно.

И хотя я не имею больших претензий к интерьеру, он все же мрачноват. Может, именно из-за этого vRS и выглядит как задумавшийся командир эскадрильи. Потому что если это в реальности не крутой хетчбэк, то зачем его кто-то расписал под цвет леденцов Opal Fruits.

Лучше взять Fiat 500, или Mini, или Citroën DS3, или Twingo Renault sport 133. Это действительно машины для лихачей. И хотя Skoda выглядит так же, но она таковой не является.

*22 мая 2011 года*

# Не понимаю, что это такое шведско-китайское? *Volvo V60 T5 R-Design*

Много лет назад я предложил решение проблемы вождения в пьяном виде, и сейчас, поскольку никто и не подумал претворить его в жизнь, пабы закрываются со скоростью 29 штук в неделю.

Сейчас нам талдычат, что если мы собираемся выпить, то нужно пользоваться общественным транспортом, но в графствах это невозможно, потому что никакого общественного транспорта там нет. А если я в 11 вечера вызову такси, то оно приедет где-то к середине сентября.

Итак, нам, деревенщине, сказано, что, когда мы отправляемся в паб, нужно назначить трезвого водителя, который будет весь вечер там сидеть, недоуменно смотреть на свой лимонад и пытаться умерить удары сердца. Не пить в переполненном пьющими людьми пабе – это как быть единственным нормальным человеком в сумасшедшем доме. Нет, уж лучше смерть.

А между тем мой план был очень прост и полностью осуществим. Каждый раз, когда водитель чувствует, что немного перебрал, он должен прикрепить к крыше своей машины мигающий зеленый огонек и уже после этого ехать. Скорость

для таких чуваков будет ограничена 10 милями в час, так что они не будут представлять опасности ни для себя, ни для кого-то еще.

Кроме того, пешеходы и другие водители увидят зеленый маячок и подумают: «Так, этот парень пропустил лишнего, надо держаться от него подальше».

Конечно, при этом любой человек, которого поймают пьяным и без зеленого огонька на крыше или несущимся со скоростью выше 10 миль в час, столкнется с последствиями. А именно – со смертной казнью.

Достоинств у этой идеи множество: никто не будет вставать утром и недоумевать, куда же дел свою тачку; никогда не придется ехать на этом отвратительном последнем автобусе; а в пабах одинокий скрежет бармена, полирующего стаканы, сменится радостной буффонадой прекрасно проводящих время пьяниц.

В выигрыше останутся все – кроме, конечно, местных таксопарков, водителям которых придется продать свои ужасные «тойоты», покрытые болезненными пятнами, и устроиться на нормальную работу, которая не настолько тесно связана с развратом.

Так или иначе, сейчас у меня есть еще один план, который, честно говоря, даже лучше. Вот он. Рано или поздно в своей жизни все мы сталкиваемся с форс-мажорными обстоятельствами, которые вынуждают нас нарушить скоростной режим, и нет никакой силы, которая бы нас от этого



удержала. Жена рождает? Ребенок застрял головой в перилах? У матери инсульт? Не имеет значения, вас все равно оштрафуют, и это просто несправедливо.

Полицейские и врачи скорой помощи имеют право в особых обстоятельствах превышать скорость, почему бы не предоставить то же право нам? Вы скажете, что они подготовлены для этой цели, а мы нет, но на самом деле многие из них вовсе не такие уж профессионалы. Констебль Топотун, выжимающий все из своей дизельной Astra, готов ехать 90 миль в час (144 км/ч) не больше, чем принцесса Анна.

Конечно, я понимаю, что есть такие мерзавцы, которые сразу же заявят, что каждая их поездка связана с неотложными делами. Чтобы бороться с ними, все должны скачать бесплатное приложение, которое при активации сообщает на полицейский компьютер, что вы собираетесь в такую поездку, при которой скорость просто необходима. И использовать эту возможность можно будет, например, раз в год. Так что вы точно не потратите ее на что-то пустяковое.

Единственная проблема этой схемы состоит в том, что сейчас выжимать на автостраде максимальную скорость почти невозможно, потому что на внешней полосе постоянно пасутся люди лицемерные, воинственные и просто глупые.

Лицемеры не дадут вам проехать, потому что считают, что никто не должен быстро ехать в наши дни глобального потепления; воинственные не дадут вам проехать, потому

что тогда ведь получится, что вы лучше их; а дураки просто не узнают, что вы там. Обычно они едут в фургоне, а зеркало заднего вида разбили на прошлой неделе, въезжая во двор продавца стройматериалов.

На прошлой неделе я сам очень торопился, когда ехал по М40, и просто не верил своим глазам, сколько народу толпилось на внешней полосе. А потом я не поверил тому, что случилось, когда они наконец-то прижались к обочине и я попытался проехать.

Я был на Volvo V60 T5, а те из нас, кто еще помнит те великолепные гонки Touring Car<sup>35</sup> начала 1990-х, знают, что это значит. T5 означает: «Да, я в Volvo, да, у меня сзади эта георгианская выхлопная труба, но под твидовым костюмом у меня кожаные стринги с прорезью, а на спине татуировка с изображением смерти, и да, я хочу проехать, черт возьми».

Volvo T5 – это как чайный магазин в Котсуолде, где покупателей окружает ассорти хитов группы Wayne County & the Electric Chairs. Это близнецы Sex Pistol, анархия в околлондонских графствах. А модель, на которой я ехал, к тому же имела дополнительный пакет R-Design, который предусматривает колеса большего размера и более жесткую подвеску. Так что когда я нажал на газ, чтобы обогнать наконец-то прижавшийся к обочине фургон, я ожидал взрыва

---

<sup>35</sup> Чемпионат мира по шоссейно-кольцевым гонкам на легковых автомобилях. – *Прим. ред.*

мощи и почти безумного ускорения. Но этого не произошло.

В отличие от предыдущих T5, у этой модели не пятицилиндровый, а четырехцилиндровый с турбонаддувом двигатель, так что диковинная вибрация исчезла. Но с ней исчезло и безумие. Когда вы трогаете педаль газа, то чувствуете, как будто напрягается огромная мышца, и считаете, что все в порядке, но когда вы реально на нее жмете, в особенности на шестой передаче, ничего не происходит.

Потом, на чудесной дороге между Бэнбери и Рагби, произошло то же самое. Машина прекрасно проплыла на повороте – управляется и едет она действительно очень хорошо, но когда я ускорился на прямой – все возбуждение исчезло. Честно говоря, можно сэкономить несколько тысяч и купить дизельный двигатель.

Или что-то совершенно другое. О V60 можно сказать много всего хорошего. Например, он очень комфортабельный. Как и все Volvo, явно был спроектирован человеком, у которого есть семья. Вот почему вы можете поднять на заднем сиденье валики для амортизации поездки вашего ребенка. Именно такие штрихи сделали XC90 фаворитом, когда надо отвезти ребенка в школу. Если ставить дополнительные примочки безопасности, то можно задуматься и о предупреждающих сигналах, которые вспыхивают, когда автомобиль считает, что вы в опасности. Вас предупреждают о том, что в слепом пятне у вас другая машина. Предупреждение появится и тогда, когда вы выбиваетесь из ряда. А если вы

слишком близко подъезжаете к идущей впереди машине, то начинается целое световое шоу, как у Pink Floyd. А если машина заподозрит, что вы собираетесь сбить пешехода, то она и вообще затормозит без вашего ведома.

Все это звучит очень благородно и типично для Volvo, но есть веская причина, по которой вы должны получать предупреждения о надвигающемся роке. Дело в том, что из V60 очень плохо видно. Из-за специфического, пусть и довольно привлекательного, дизайна, а также небольших окон всесторонний обзор получается неважный. А из-за покатой крыши багажник вовсе не так вместителен, как сперва кажется.

И я не совсем понимаю, как же это они так обмишурились. Может, дело в языковом барьере между шведскими инженерами и новым китайским владельцем. Не думаю, что для этой языковой пары можно найти много переводчиков.

Но в любом случае всякий, кто хочет получить производительную машину, предпочтет эквивалент в виде BMW третьей серии, а те, кто хочет выгулять собак и шмотки, предпочтут... Гм, а собственно, что? Хороший вопрос.

В последнее время на рынке наблюдается приток довольно неплохих на вид универсалов. В особенности выделяются Opel Insignia и Honda Accord. Да, скучный выбор. Но эффективный в эти драконовские времена, когда все только и хотят ездить незамеченными и по всем правилам.

*29 мая 2011 года*

# Я повзрослел и люблю тебя, Хельга

## *Porsche 911 GTS*

За последний год я неоднократно убеждался в том, что не выношу Себастьяна Феттеля<sup>36</sup>. Эту его распальцовку после побед. И прическу. И то, как он обвинил своего сокомандника в прошлогодней аварии. Отвратительный высокомерный мелкий немецкий хлыщ.

Но на прошлой неделе, когда я смаковал в Монако яичницу, я познакомился с этим парнем лично: он побежал на встречу мне, как будто только что пересек пустыню, а у меня при этом были ключи от холодильника, набитого холодным пивом. Мы поболтали насчет его грядущего появления в *Top Gear*, и он был совершенно очарователен.

За день до того я наткнулся на Марка Уэббера<sup>37</sup>, и он тоже был очень мил. Я напомнил ему, что, когда мы познакомились, он работал на *Ford* – отвозил пьяных толстяков в вечерних нарядах из гостиницы на Гудвудский фестиваль скорости<sup>38</sup>. «Эй, – сказал он, – не смейтесь. Я за это получал

---

<sup>36</sup> Себастьян Феттель (род. 1987) – немецкий автогонщик «Формулы-1».

<sup>37</sup> Марк Алан Уэббер (род. 1976) – австралийский автогонщик, бывший пилот «Формулы-1».

<sup>38</sup> Гудвудский фестиваль скорости является крупнейшим в мире событием в сфере автомобильной культуры. Проводится ежегодно в Западном Сассексе, Англия, на землях Гудвуд-Хаус с 1993 г.

по восемьдесят тысяч в день».

За краткое пребывание в княжестве я встретил множество людей, имеющих отношение к «Формуле-1». И все они были примерно одного сорта. Михаэль Шумахер. Ник Фрай. Мартин Брандл. Кристиан Хорнер. Рубенс Баррикелло. На фоне любого из них герцог Кембриджский почувствовал бы себя настоящим быдлом.

А потом мы направились к Берни Экклстоуну<sup>39</sup>. Было поздно, я слонялся по гавани, гадая, на чью вечеринку я проберусь в следующий раз, когда по трапу с настоящего плавающего города спустился восьмидесятилетний старец. Он все время улыбался и при этом не выглядел пародией на Пирса Моргана. После долгих взаимных расшаркиваний он пригласил меня на коктейль на лодку Флавио Бриаторе<sup>40</sup>. Вы не поверите, но и он тоже был очарователен. Ну то есть я так думаю. Флавио не затруднял себя согласными. Когда настает его очередь говорить, он просто издает некий шум, но он тоже много улыбался и постоянно подливал мне вина.

Итак, если отбросить в сторону все спонсорские дела, а также всякую ерунду и сплетни, могу сказать, что глупый мир «Формулы-1» оказался полон людьми, которых вы бы охотно пригласили к себе на ужин.

---

<sup>39</sup> Берни Экклстоун (род. 1930) – английский бизнесмен, в настоящее время президент FOM (Formula One Management) и FOA (Formula 1 Administration). Начинал как гонщик, ни разу не прошел квалификацию.

<sup>40</sup> Флавио Бриаторе (род. 1950) – известный итальянский бизнесмен, успешный менеджер «Формулы-1».

К сожалению, люди, которые съезжаются в Монако на гонку «Формулы-1», далеко не столь очаровательны. Начнем с мужчин. Они делятся на два типа. Есть те, у кого есть деньги, и они все очень противные. И есть те, кто пробрался сюда на их спинах, как птицы волоклюи, клюющие их блох.

Это взаимовыгодное соглашение, потому что каждый носорог хочет окружить себя сподвижниками, соглашающимися со всем, что он скажет, и смеющимися над их шутками, пока им не скажут остановиться. И эти волоклюи зарабатывают на жизнь, продавая носорогам страховки для суперяхт и отвратительного вида часы.

Иногда меня хватал какой-нибудь волоклюй и заставлял общаться со своим носорогом, и я никак не мог понять, на какую же тему мне с ним говорить. Носорог не знает, кто я такой, – телевизор за него смотрит кто-то другой, – а волоклюю вообще-то говорить не позволено. А вы не можете спросить носорога, чем он зарабатывает себе на жизнь, потому что и так прекрасно знаете, что он торгует оружием и организует массовые убийства. К тому же, чтобы вы вообще ничего не могли спросить, он все то время, что вы находитесь при нем, зевает. Миллиардеры вообще зевают почти всегда.

Мне говорили, что на одной очень большой яхте был юноша, которого наняли, чтобы весь день посиживать на солнце, покрываться загаром и поддерживать физическую форму. Его должность? Донор сердца для хозяина лодки.

Теперь к женщинам. В основном это проститутки. Думаю, при желании вы могли бы вернуться с курорта с настоящим шведским столом заболеваний, передающихся половым путем. Но к миллиардерам это не относится: чтобы заниматься сексом за них, они кого-нибудь наймут.

Если бы во время уик-энда, когда проводится Гран-при Монако, на Монте-Карло сбросили атомную бомбу, пришлось бы оплакивать утрату внутреннего круга – спортсменов. Но можно отметить и положительную сторону: внешний круг тоже был бы уничтожен, что существенно повысило бы качество жизни на всей планете.

Конечно, вы можете подумать, что того же результата можно добиться, если сбросить атомную бомбу на Монте-Карло в какое угодно время. Боюсь, что нет. Миллиардеры ведь там не живут. Они нанимают человека, который примерно раз в день заходит в их апартаменты, включает и выключает свет и звонит по телефону, чтобы налоговые органы решили, что они действительно проживают в этом доме.

В общем, я был очень рад уехать из Монако, чтобы посмотреть гонку по телевизору. Но я совершенно не был рад, узнав, какая машина ожидает меня в аэропорту. Porsche 911 GTS.

Это кошмар рецензента. Это как попросить ресторанного критика написать о бургере из McDonald's, в котором ингредиенты те же самые, но чуть-чуть по-другому расположены. Недавно мои коллеги подсчитали, что доступны 153 различ-



ных варианта одного и того же Porsche 911, то есть в принципе возможны 9,6 триллиона еле заметных комбинаций, которые в сумме дают одну и ту же дурацкую машину.

Но есть кое-что выделяющее из их ряда новый GTS. Цена. Если купить обычный Carrera S и оборудовать его до того же уровня, что и эту новую модель, это обойдется примерно в 95 000 фунтов. Но эта машина стоит всего 81 968 фунтов, притом там есть и несколько дополнительных наворотов. Кроме того, бесплатно прилагаются широкий корпус, который гораздо лучше смотрится, и немного черной краски тут и там.

Подозреваю, что этот акт невероятной щедрости имеет свои причины. На следующий год мы увидим появление нового 911-го – который ничем не будет отличаться ото всех остальных со времен Гитлера, выступившего с этой идеей, – и им нужно избавиться от всех залежавшихся деталей до перехода на его выпуск. Так что вы покупаете не новую машину, а последнюю версию старой.

Энтузиасты марки говорили мне, что эта модель, возможно, лучшая из всех. Им понравился внешний вид, простота переднего привода, цена и руль с алькантарой<sup>41</sup>. Говорят, что модель сочетает все лучшее из обширного списка вариантов Porsche в одной несравненной упаковке и что каждый просто обязан ее немедленно приобрести. Я сразу начинаю чувствовать себя болваном. На все пятьдесят лет. Да что я

---

<sup>41</sup> Искусственная замша.

говорю? Если я за рулем Porsche, это может значить две вещи: либо я – энтузиаст автомобилей (так что дайте мне свободное пространство на вечеринках), либо у меня ужаснейший кризис среднего возраста (так что дайте мне свободное пространство на вечеринках).

К тому же мне никогда не нравились ощущения от 911-го. Я всегда с тихим уважением относился к попыткам Porsche сочетать захватывающую езду с возможностью повседневного использования, но при этом считал, что они гонятся за невозможным. Эти две вещи взаимно исключают друг друга. Чтобы быть интересной, машина должна быть слегка безумной, а 911-я не безумна.

Так почему же мне так понравилось ездить на GTS? И почему мне понравилась и версия GT3, ощущения от которой я описывал на этих страницах не так давно? Возможно, именно потому, что машина вообще – ни капли – не изменилась.

Да, наверное, это так. Да, Lamborghini, Opel VXR или Mitsubishi Evo фантастически безумны, и я люблю их за это. Но мне уже за пятьдесят, я уже не очень стремлюсь к тому, чтобы из выхлопной трубы вырывались языки пламени, и при езде можно было сорвать спину.

Вы не водите GTS. Вы танцуете с ним. Это отличные ощущения, причем в этом нет никакого фиглярства. Спутниковая навигация и подключение iPod реализованы вполне разумно. Машину нельзя назвать огромной, громкой или некомфортной. Она такая же милая, как Себастьян Фет-

тель.

Так что держите это в уме, когда увидите мужчину средних лет на Porsche. У него не кризис среднего возраста. Он просто повзрослел.

*5 июня 2011 года*

# **О мисс, ты превращаешь меня в яростного деспота**

## ***Mercedes Cls 63 Amg***

Не могу ответить, до конца ли мы понимаем, насколько быстро век электронных коммуникаций обрел контроль над нашими жизнями, стал формировать их и разрушать.

Если вы не предпочитаете шерри и домашние тапочки, то знаете о существовании компьютерной игры Call of Duty. Ее идея проста. Вы бегае и стреляете людям в лицо из разных типов крупнокалиберного оружия. А потом, если только можно поверить в такую чушь, вы выходите за пиццей и вдруг чувствуете насущную необходимость сделать себе татуировку на заднице.

Конечно, играть можно и одному или с друзьями. Но – поразительный факт – можно играть и против невидимых людей из Канады, Израиля или Сибири. Это невероятно. И все эти люди, которых вы пытаетесь убить, управляются невидимыми татуированными задницами, сидящими у себя дома, в клубах и офисах по всему миру. Если у вас есть микрофон, можно с ними даже разговаривать, радостно вскрикивая, когда вы разряжаете обойму из двенадцати патронов прямо им в тестикулы.

К сожалению, как практически и все, что основано на еди-

ницах и нулях, звучит это превосходно, но не вполне работает. Вы запускаете игру. Она сообщает вам, что ищет других игроков по всему миру. Кого-то находит. Происходит некое электронное волшебство. А потом говорят, что связь утеряна. Вы начинаете тот же процесс снова. И снова. И снова. А потом решаете, что лучше поиграть в скрэббл.

То же самое с беспроводными маршрутизаторами. Отличная идея. Необходимое устройство. Но, как я уже многократно говорил, они работают 10 % времени, а остальные 90 % жизни вы проводите, уныло глядя в кружку и пытаясь связаться по телефону с каким-то индийским мужиком.

Проблема, конечно, в том, что компании, занимающиеся электроникой, всегда хотят быть первыми, выступая с новыми идеями. Поэтому идея попадает на рынок еще до того, как она должным образом будет доработана. Вот почему все электронное никогда не работает нормально.

Яркий пример тому – спутниковая навигация. На первых порах она была просто безнадёжна и постоянно пыталась отправить вас через Лестер-сквер, которую пешеходной зоной сделал еще Уильям Питт<sup>42</sup>. А система в моей прошлой машине отказывалась признавать существование трассы М40. Мы постоянно читаем о том, как люди настолько повиновались электронному голосу навигатора, что заканчивали поездку в реке с раками. Что ж, сами идиоты, можно сказать.

---

<sup>42</sup> Уильям Питт (1708–1778) – британский государственный деятель, внес неопределимый вклад в становление Британии как мировой колониальной империи.

Сегодня, возможно, вы думаете, что все вопросы по спутниковой навигации уже решены, и в определенной степени так и есть. Но эти любители все исследовать – обычно они носят черные футболки, живут с мамами и не так уж часто моются – постоянно запикивают новые подмену в систему. И это бывает просто ужасно.

Возьмем технологию предупреждений о пробках. Смысл в том, что система предупреждает вас о заторах впереди, так чтобы можно было спланировать маршрут в объезд. Очень умно. Сокращает выхлопы, экономит топливо, бережет ваши нервы и угодно полярным медведям.

Но система в Mercedes CLS, который я водил на прошлой неделе, все время путает направления – север с югом. Что значит, что я час катаюсь по каким-то проселочным дорогам с зеркалами заднего вида в ежевичных зарослях, чтобы избежать пробок, которые подстерегают не меня в другую сторону.

Более того, дама с суровым голосом прерывает Криса Эванса и со странными интонациями сообщает о грядущей впереди пробке. Она даже дает среднюю скорость движения в пробке и соответствующим образом пересчитывает предполагаемое время прибытия.

Из-за одного из таких предупреждений я понял, что не успеваю в заказанный мною ресторан до его закрытия. Поэтому позвонил с отменой заказа, потом сообщил домой, разочаровал детей и приготовился тащиться через пробку.

НО ЕЕ, ЧЕРТ ПОБЕРИ, НЕ БЫЛО!

Продолжим. Одна из функций – это список всех ресторанов поблизости. Вы выбираете, какую кухню хотите, и вас препровождают в ближайшую соответствующую едальню. Проблема в том, что люди всегда хотят только китайскую, французскую, итальянскую или индийскую кухню. Но ограничиваться всего четырьмя вариантами в этом списке – сущий расизм. Поэтому, чтобы все были довольны, предлагается кухня всех стран мира. Если у вас современный Mercedes и вы при этом живете в шотландских горах, то, пожалуйста, наберите «балканская кухня» и посмотрите, куда он вас завезет.

Меня повеселили и другие объекты, которые можно найти. Многое полезно: больницы, полицейские участки и тому подобное. Навигация поможет даже найти ближайшую мечеть, что явно важно, если солнце уже садится, а вы исповедуете ислам.

Но ребята в черных футболках, судя по всему, подумали тут: «Ну нет, мы не можем перечислить только мечети: подумают, что мы благоволим детям Мухаммеда в ущерб тем, кто болеет за другие команды». Так что указываются и ближайшие синагоги. Но при этом – ставим черный крестик – кажется, что методистские часовни не стоят внимания.

А еще система не может найти паб «Дьявольский ров» на улице Дьявольского рва к северу от Брайтона. И не дает возможности ввести семизначный почтовый индекс. В ито-

ге я пришел в ярость. Система управления в моем старом Mercedes очень хорошая. А в новом? Да такая умная, прямо как овощ из дурдома, у которого изо рта сочится.

Теперь телефонная система. До самого последнего времени Mercedes устанавливал реальный проводной телефон. И он действительно работал. Теперь гики из тайной комнаты решили, что Bluetooth будет достаточно. Но нет. Человек, который говорит по Bluetooth, звучит, как будто он вещает со дна морского или из безэховой камеры. Общаться по Bluetooth с человеком, который едет в машине, – то же самое, что общаться с трупом.

Итак, с точки зрения электроники Mercedes CLS сделал пару шагов вперед и примерно пять шагов – в обратном направлении.

Та же история с формами. Первый CLS, по слухам, был разработан молодым дизайнером, который хотел посмотреть, как выглядел бы Jaguar, если бы его делал Mercedes. Внешний вид получился странный, но, бесспорно, привлекательный.

Спереди новый вариант выглядит еще лучше, но, как и со всеми остальными новыми «мерсами», дизайнерское решение над задней колесной аркой совершенно не работает. Дизайнерские решения вообще-то нужны – например, горбик над капотом намекает на таящуюся под ним большую мощь, – но это просто фатальная неудача. Мне совершенно не понравилось.



То же могу сказать и о коробке передач. Старая семискоростная автоматическая коробка сменилась полуавтоматической коробкой с подрулевыми переключателями и двойным выжимом сцепления из SLS. Она электронная и работает нормально, если только вы не в городе и не вынуждены двигаться медленно. Тогда она заводится и тупит, когда вы хотите рвануть в свободное место в потоке.

Об остальной машине. Вau. Она отделана изнутри мелкими ювелирными камушками, так что балансирует на грани пошлости, что в случае CLS, который я водил, добавляет к 80-тысячному ценнику еще 27 000.

И о двигателе. Это новый восьмицилиндровый двигатель от AMG с двойным турбонаддувом. На тестовой машине он обеспечил 550 лошадиных сил и 590 фунтов на квадратный фут. Кроме того, он гораздо тише, чем старый 6,2-литровый. При большом ускорении из трубы глушителя будут доноситься какие-то звуки стрельбы из автомата, но все равно они тише и более цивилизованные, чем раньше. Я бы даже зашел так далеко, что назвал бы водительские ощущения величественными. Когда медленные водители видят ваше приближение, они в страшной спешке убираются с вашей дороги. Вы чувствуете себя немного Иди Амином<sup>43</sup>. Или просто мной?

Однако в целом я считаю, что кое-что от оригинального

---

<sup>43</sup> Иди Амин (1928–2003) – президент Уганды в 1971–1979 гг., известен массовыми убийствами и людоедством.

CLS было утрачено. Поэтому, если я захочу купить большую четырехдверную машину, я пройду мимо этой модели и направлюсь к Maserati Quattroporte.

*12 июня 2011 года*

# С 0 до 40 как вжик

## *Кабриолет BMW 640I se*

Вам случалось когда-нибудь ненадолго остановиться и посмотреть – да, внимательно посмотреть – на новый универсал BMW пятой серии? С учетом всего, что можно, я осмелюсь сказать, что это одна из самых красивых машин в истории. Она имеет все приметы BMW: корпус растянут настолько, что едва прикрывает колеса, а на задней оси присутствует традиционный изгиб Хофмайстера<sup>44</sup>. Благодаря этой конструкционной детали машина выглядит так, как будто едет со скоростью 1000 миль в час, даже если при этом она просто стоит на парковке гольф-клуба.

И при этом автомобиль не выглядит старомодным. Форма капота настолько своеобразная, что кажется, будто эта машина – гостья из будущего.

То же касается и интерьера. Все машины подобного типа, будем честны, из-за руля выглядят примерно одинаково. Но не «бумеры». Кругом сплошной минимализм и оригинальность, как будто вы случайно вместо машины загля-

---

<sup>44</sup> Изгиб Хофмайстера – элемент экстерьера автомобилей BMW, который остается неизменным с 1961 г. Это характерный изгиб задней стойки кузова – по имени возглавлявшего фирменный отдел дизайнера с 1959 по 1970 г. Вильгельма Хофмайстера.

нули в каталог компании Bang & Olufsen<sup>45</sup>. И в этом универсал пятой серии не одинок. Новый (ну или не очень новый) Z4 поражает меня красотой всякий раз, когда я его вижу, а еще есть ограниченный тираж первой серии купе М. Однако на самом деле это не купе; это седан. Впрочем, и седаном его не назовешь. Он выглядит как коробка от стиральной машины, только к ней, чтобы вы ее случайно не выкинули, приделаны огромные колесные арки.

Мне нравится эта машина, потому что, когда смотришь на нее, она словно говорит тебе: я очень быстрая, и мне необязательно об этом кричать. И да, она очень быстрая. Быстрее, чем Cayman R. Быстрее, чем Lotus Evora. Быстрее, чем это вообще возможно с вашей точки зрения. Купе М первой серии, возможно, является моим фаворитом на текущем рынке. А может, М3. Но определенно кто-то из них. Для меня они выглядели как дорогие и уродливые крепежные болты для таблички с именем. Эдакие ручки Montblanc, только с дворниками.

Я был любителем «мерсов». Но сейчас «мерсы», на мой вкус, выглядят слишком дешево. Как и «ягуары». А Lexus по-прежнему выглядит как-то пришибленно, как мужик в ворсистой спортивной куртке, который только и думает, как бы раскурить трубочку. Так что я, можно сказать, пере-

---

<sup>45</sup> Bang & Olufsen (B&O) – датская компания, специализирующаяся на разработке и производстве дорогостоящих аудио-, видеосистем и телефонов класса Hi-End.

метнулся из стана «Манчестер Юнайтед» в стан «Манчестер Сити». Я стал поклонником «бумеров».

И все равно я должен оговориться, что мне нравятся не все BMW. Так, X1 просто ужасен, а X3 вообще выглядит как бородавка на гениталиях. Упомяну еще совершенно идиотский X6 и маленькую дизельную 120-ю модель, которая довольно скучна. Но остальное? Пальчики оближешь.

Вот почему я чуть ли не с восторгом подбегал к дверце нового кабриолета 640i, с нетерпением ожидая возможности на нем поездить.

С точки зрения дизайна машина отражает сильные и слабые стороны BMW. С опущенной крышей она великолепна, но, когда вы нажимаете кнопку и крыша отъезжает, кажется, что тент у вас над головой поднимает какой-то неуклюжий парень, который не очень знаком с этим делом. Зачем заднее окно сделано вертикально? Глупо же.

Еще глупее история с названием. Когда-то было время, когда по названию можно было определить модель и объем двигателя. Так, 325-я – это третья серия с 2,5-литровым двигателем, а 750-я – седьмая серия с пятилитровым. Очень разумно. Очень по-немецки. Но эта логика больше не действует: модель 640, которую я испытывал, была из шестой серии и с трехлитровым двигателем с турбонаддувом.

Это реально силовая установка, которая развивает много лошадиных сил и мощный крутящий момент. И она соединена с восьмискоростной коробкой передач, установленной так

исключительно, что ее изобретатель может на сходках конструкторов коробок передач рассказывать, что у его коробки больше зубцов, чем у остальных. Переключается она довольно хорошо, но восемь скоростей? В машине с таким крутящим моментом? Как много лет назад было доказано XJS, вполне достаточно трех. И трех было бы более чем, потому что это самая ленивая машина с тех самых пор, как я сидел за руль Rolls-Royce Silver Shadow. Она не создана для мощных гонок по треку на стабильной скорости. Шок и трепет? Скорее сон и храп. Тут даже стоит телек с таким экраном, что его несправедливо было бы назвать телевизором. Это домашний кинотеатр.

Итак, машина создана для того, чтобы с максимально возможным комфортом возить вас и вашу семью, в особенности если у детей ампутированы конечности. Тачка для стоматологов из Хьюстона. Для толстяков.

И этой новости нужно радоваться. В наше время появилось слишком много дорогих машин с низкопрофильными шинами и подвеской, жесткой как локоть. Слишком многие из них рассчитаны на прохождение Нюрбургринга. Поэтому, хотя они годятся на автодроме, по которому никогда не будут ездить, они ужасно тряские на дорогах, по которым ездить будут.

А этот BMW мягкий. Пухленький. Комфортабельный. Рулевое колесо соединяется с передними колесами огромным мягким мешком из расплавленного шоколада, а шум

двигателя похож на то, что напевает себе под нос довольный своей работой садовник.

Я уверен, что если вы действительно захотите, то машину можно будет разогнать до 155 миль в час (248 км/ч) в тумане от горящих покрышек. Но это примерно как пытаться заставить подростка убратся в комнате: это реально, но в итоге убьете слишком много сил.

На 640-м вы не едете, вы плывете по волнам. Это одна из тех машин, которые охотно будут скользить по шоссе со скоростью 65 миль в час, пока вы не уделите слишком много внимания вопросу, куда же подевался диск Барри Уайта<sup>46</sup>, который вы хотели вставить в CD-плеер, и не сбросите скорость до 3 миль в час.

Этот двигатель – тот еще лентяй, стоит тормознуть, как он тут же задрыхнет. Идея в том, что он очнется в тот самый миг, когда вы снимете ногу с тормоза. Да-да, очень экологично; белые медведи одобряют. Но мы-то носимся по скоростным, забитым конкурентами магистралям. Только увидел просвет – и скис: черт, двигатель уснул.

Лень обуревает даже спутниковую навигацию. После того как вы вводите первые четыре цифры почтового индекса, она не хочет ничего больше слушать и находит, как она думает, почти правильную дорогу практически туда, куда вам надо. В некоторых современных автомобилях спутниковая на-

---

<sup>46</sup> Барри Уайт (1944–2003) – американский певец ритм-энд-блюз, пик популярности которого пришелся на середину 1970-х.

вигация предлагает альтернативные маршруты в объезд пробок. Но не в BMW. Она не парится на этот счет. Эта машина любит пробки: в них можно поспать.

Я знаю кучу людей, которые просто влюбятся в этот автомобиль. Это люди, у которых довольно много денег и которые не прочь припарковать под домом нечто симпатичное, но на самом деле не очень любят и не очень умеют водить машину. 640-й подойдет идеально, потому что на самом деле это не машина, а кровать.

Когда влезаешь в большинство моделей BMW, чувствуешь себя так, будто забыл надеть беговые ботинки и спортивный костюм из номекса. В этом же, наверное, лучше всего будет ездить в пижаме.

*19 июня 2011 года*



# О Шрек, сожми меня до боли

## *Nissan GT-R*

Вы точно настоящий поклонник машин? Да, совсем настоящий? И проходите повороты так быстро, как только позволяют законы физики? Готовы ли вы при первой возможности сорвать краны и испытать завораживающую и отравляющую мощь внутреннего сгорания? Возбуждает ли вас динамическая перегрузка? Обсуждая на вечеринках интересные моменты, называете ли вы в первую очередь крутящий? Машины для вас – свет в окошке и смысл жизни? Если все так, то почему вы еще не завели себе Nissan GT-R?

GT-R создан не для того, чтобы впечатлять других. Ни кожи ручной работы, ни монограмм на багаже. Это ведь Nissan – производитель бытовой техники Morphy Richards в мире, где правит Dolce & Gabbana. Он хорошо выглядит? Нет. На него обращаются взгляды? Нет. Просто потому, что никто не сможет так быстро двигать шеей.

GT-R создан для тщательного исследования научных законов, которые управляют движением, и для их систематического нарушения. Он создан, чтобы двигаться быстрее, чем вы когда-либо думали, чтобы держать дорогу лучше, чем это физически возможно, менять передачи быстрее, чем вы моргнете, и останавливаться настолько резко и ярост-

но, что вы буквально чувствуете, как у вас отрывается лицо. Никакого дизайна – только инженерная мысль.

Машины делают на герметично запечатанном заводе с климат-контролем, который призван обеспечить, чтобы все компоненты находились на одной и той же стадии теплового расширения при сборке. Шины – а это говорит о многом – заполняются азотом, потому что обычный воздух, который используется в пафосных машинах типа Ferrari и Aston Martin, слишком непредсказуем. Он расширяется и сжимается в зависимости от температуры шины. Азот так себя не ведет.

Теперь о колесах. Они рифленые, чтобы шины не отрывались на поворотах. Есть такое у Ferrari? Нет. Им это не нужно.

Новый 2011 GT-R создан по точно таким же лекалам, но в нем больше мощности, больше сцепления, больше прижимной силы и даже больше скорости. Он создан не для того, чтобы впечатлять ваших пассажиров, а для того, чтобы им навредить.

Начнем с полноценного стартового ускорения. Вы переводите коробку передач в гоночный режим, а потом на секунду нажимаете кнопку пробуксовочной системы, ставите левую ногу на тормоз, а правую вдавливаете в коврик. Когда набираются обороты, и 3,8-литровый двигатель с двойным турбонаддувом и 523 лошадиными силами начинает дико выть, вы отпускаете педаль тормоза.

То, что происходит дальше, просто поразительно. Ника-

кой пробуксовки, никакого ведения. Секунду назад машина стояла на месте – и вот вы уже разогнались до 100 миль в час. Представьте себе, что вы сидите в летний день в своем саду, раскачиваясь в кресле-качалке. Все тихо и мирно, вы наслаждаетесь пением птиц. А потом вам в спину врезается Boeing 747. Вот так выглядит ускорение в GT-R. Просто невероятно, черт возьми.

Конечно, существуют легкие гоночные машины с низкой посадкой, которые на бумаге способны за такое же время разогнаться с 0 до 60 миль в час (160 км/ч). Но они не стартуют с 0 до 5 с такой свирепостью. А при 100 милях в час (96 км/ч) они просто выдыхаются, а GT-R нет. Он спокойно продолжает ехать, и когда вы доходите до красной черты, то тянете на себя ручку, и мгновенно – о предыдущей модели этого сказать было нельзя – включается следующая передача. Я никогда, честно говоря, ничего подобного не испытывал. Этот автомобиль дик и безжалостен. Он восхитителен. Он опьяняет.

Никогда не пользуйтесь в этой машине опцией контроля запуска, если только предварительно не привязали голову к подголовнику. Потому что иначе хлыстовая травма неизбежно отправит вас в больницу.

Та же история с поворотами: руль в этом случае превращается в приспособление, за которое вы цепляетесь, чтобы вас не сбросило с кресла. Я бы многое отдал за то, чтобы увидеть рентгенограмму сердца человека, который поворачи-

чивает в GT-R, потому что одно можно сказать определенно: перегрузки настолько суровы, что сердце точно не будет иметь форму сердца.

Уже после пары кругов тестового автодрома Top Gear мне отчаянно хотелось отключить противобуксовочный контроль. Это позволило бы машине скользить, что а) было бы интереснее; б) ослабило бы давление мне на шею. Но отключать функции безопасности не очень-то мудро, потому что если на GT-R вы войдете в штопор, то сломаете множество сложнейших компонентов.

Итак, GT-R очень хорош. Но я уже знаю, о чем вы думаете. Вы думаете, что все равно гораздо больше склоняетесь в пользу Ferrari 599 или Aston Martin DBS. Если это так, то я просто не понимаю почему. Nissan такие машины съест с маслом, прожует и выплюнет. GT-R разгромит любых конкурентов, как громит все кругом. Недавно он разгромил всех на Нюрбургринге, пройдя его за 7 минут 24 секунды. Вы знаете какой-то другой объект с автомобильными номерами, который способен перемещаться столь же быстро? Потому что я, например, не знаю.

Конечно, владеть Ferrari намного приятнее, на него приятнее смотреть, его приятнее трогать, но, когда дело доходит до езды или до того, как максимально быстро добраться из пункта А в пункт В, ни один Ferrari не сможет сравниться с GT-R. Ferrari – это «Манчестер Юнайтед». GT-R – это «Барселона».

Однако есть и некоторые проблемы. Во-первых, машина очень уродлива. Она хочет казаться незаметной, но выходит у нее это так же, как у вышибалы, влезающего в вечерний костюм. У него всегда можно разглядеть и татуировки, и шею размером с именинный торт, так что все сразу ясно. С GT-R тоже все сразу ясно по воздухозаборникам и выхлопным трубам, которые еще шире, чем раньше.

Еще хуже внутри. Я могу понять, что пытались сделать в Nissan, а именно сделать попроще. Но эта углеволоконная плита на центральной консоли нагоняет тоску. А центральная командная панель, которая показывает состояние всех компонентов и то, какую перегрузку вы испытывали на последнем повороте? Нет, эта машина на мой вкус чересчур быстрая и яростная. Напоминает Джейсона Стэтхэма.

Было бы здорово, если бы Nissan могла скрывать свои способности, как в старом Skyline. Не притворяться чем-то большим.

Но при этом GT-R – настоящий четырехместный автомобиль с багажником, куда может поместиться многое. Он удивительно тихий и весьма комфортный, даже на традиционно изрытой выбоинами британской дороге. Конечно, некоторая жесткость ощущается, а звуки намекают на то, что вы на автодроме, но они не очень громкие, и мне это нравится.

Нравится мне и цена. Да, она взлетела на 10 000 фунтов и составляет 69 950, что для Nissan очень дорого. Но это меньше половины того, что придется отдать за более медлен-

ную и менее возбуждающую Ferrari 458. И продавец не надует вас со списком опций, потому что я проверял конфигуратор в Интернете и никаких опций там не обнаружил. Таким образом, он ощутимо лучше стандарта. Да, проклятая штука весьма уродлива, а некоторые ее примочки довольно глупые, но в целом машина – настоящий феномен.

Вы интересуетесь машинами. Вы любите водить. Вы цените инженерную мысль. Вы должны купить GT-R. Все просто.

*26 июня 2011 года*

# Ferrari 4 – зачем?

## *Ferrari FF*

Было обычное субботнее утро, дороги были переполнены любителями ремонта своими руками, которые вместе с семьями направлялись в соответствующие местные магазины. Когда спешешь, это не самое лучшее, что может случиться: человек, который самостоятельно монтирует полки, не поедет в магазин со скоростью больше, чем 4 мили в час, чтобы не потратить сэкономленные деньги.

Так что неудивительно, что для меня субботнее утро – худшая пора на дороге. Там в это время настоящий коктейль из пожилых, скупых и испуганных. Никто до конца не понимает, куда едет, и никто не может сконцентрироваться, потому что на заднем сиденье дети мрачно поясняют, что предпочли бы расстреливать космических пришельцев, а не шляться по супермаркету, разыскивая шурупы-саморезы.

Впрочем, к счастью, моя вылазка в центральные графства на прошлых выходных была не столь ужасна, потому что я был за рулем новенькой Ferrari FF. А в этом случае, когда вы видите на своем пути Hyundai или Peugeot, достаточно дернуть левой рукой пару раз за ручку переключения передач и утопить в пол педаль газа – и внезапно они уже не у вас на пути. Вы можете обогнать на FF целую австралийскую ав-

токолонну и совершенно этого не заметить.

Двигатель – двенадцатицилиндровый, 6,3-литровый, с прямым впрыском. Он развивает невероятную мощность – 651 лошадиная сила, крутящий момент 504. Все это значит то, что машина разгоняется с 0 до 100 км/ч за 3,7 секунды, после чего продолжает разгон, вероятно, при помощи собственной ударной волны, до шокирующих 335 км/ч.

Конечно, есть и другие машины, которые могут двигаться так же быстро, но ни с одной из них вы не чувствуете себя так, как с Ferrari. Например, ручки переключения: когда вы за них дергаете, возникает ощущение, что они на самом деле ни к чему не присоединены, и конечно, так и есть. Не присоединены.

Они управляют коробкой передач так же, как выключатель у вас на кухне управляет лампочкой. Только немного быстрее.

Теперь о рулевом управлении. Как это обычно бывает во всех современных Ferrari, руль бескомпромиссно легок. Поворачивать его требует столько же усилий, как протирать сухой тряпкой полированную поверхность. Вы можете подумать, что никаких ощущений здесь не будет. А они есть. Вы всегда точно знаете, как работают задние колеса, какое сцепление и что вы должны с ним делать дальше. Современные Ferrari похожи на вьетнамских массажистов – мягких, но очень точных. И они управляются – другого слова не подобрать – великолепно.



Они похожи на другие машины, как Мас похож на другие компьютеры. Иными словами, они совершенно не похожи на другие машины. И как у Мас нет правого клика мышкой, что, кстати, доводит меня до безумия, в Ferrari тоже есть чему раздражать. Все кнопки управления расположены на руле. Индикаторы, фары, дворники, гудок, стартер, настройка радио, звук, переключение передач и пробуксовочный контроль. Слишком много всего.

Цель этого в том, чтобы вы не убрали рук оттуда, где им положено находиться, и при встречном движении это не лишено смысла. Имеет это смысл и, например, на гонках гран-при, но на Фосс-Уэй, например, дело кончается тем, что вы мигаете левым подфарником, имея в виду правый, потому что, когда вы нажимали на кнопку, руль был перевернут вверх ногами. А вместо того, чтобы поздороваться с приятелем, который едет по встречке, вы включаете дворники.

Все это как-то странно, но добавляет ощущения эксклюзивности, как и кожаный салон, чувство пространства и урчание двигателя. Современные Ferrari очень, очень особенные.

Однако даже несмотря на то, что новый FF дает такие ощущения, он не похож ни на один из Ferrari, которые я водил раньше. Прежде всего потому, что это первая их машина с полным приводом.

Для этого есть традиционный способ: привод от двигателя идет к расположенной по центру раздаточной коробке, ко-

торая распределяет мощность по передней и задней оси. Разумеется, в Ferrari решили так не делать. Они утверждают, что если мощность идет по валам под двигателем к передней оси, то двигатель должен располагаться слишком высоко, а это неудобно и для управления, и для дизайна.

Поэтому в FF мощность поступает на расположенную сзади коробку передач и затем на задние колеса. Но потом, если сенсоры обнаруживают, что у этих колес недостаточное сцепление с дорогой, две небольшие двухскоростные коробки передач, управляемые через коленвал и расположенные спереди от двигателя, вступают в дело, и передние колеса получают приглашение присоединиться.

Эту идею Ferrari опробовала еще в восьмидесятые, но в том время необходимая электроника просто была недоступна. Я удивлен тому обстоятельству, что она доступна сейчас. Решение кажется едва ли не фантастически сложным, и я буду очень удивлен, если оно заработает.

Я очень много внимания обращал на управление FF и ни разу не ощутил, что передние колеса вообще управляются. Но даже если это и происходит, на их долю не приходится более 30 % мощности двигателя. И вообще ничего не приходится, если вы разгоняетесь свыше 209 км/ч. При такой скорости передние двухскоростные коробки передач не справляются и перестают работать. На ум сразу же приходят машины Хита Робинсона<sup>47</sup>. А потом возникает

---

<sup>47</sup> Хит Робинсон (1872–1944) – выдающийся английский художник-иллюстра-

простой вопрос: кто-нибудь из Ferrari когда-нибудь водил Nissan GT-R?

Ferrari утверждает, что система будет исключительно удобна для тех, кто собирается поехать на Ferrari кататься на лыжах. О как, ничего себе! Но любой владелец Bentley Continental или даже Range Rover подтвердит, что можно использовать столько колес, сколько хотите. А если не установить шипованные шины, то поездка закончится уже в Нормандии.

Конечно, возникает вопрос: зачем вообще пытаться засунуть лыжное снаряжение в Ferrari? Ага. Дело в том, что это не только первый в истории компании полноприводный автомобиль, но еще и первый их хетчбэк. Задние сиденья складываются, а когда они подняты, в багажник можно напихать больше барахла, чем в Renault Scénic.

Итак, очень особенная, очень быстрая машина с налетом практичности и полным приводом, который, возможно, мало что добавляет, но точно ничего не убавляет.

Но есть и пара мелких проблем. Во-первых, этот Ferrari размером со среднестатистический штат США. На обычной проселочной дороге действительно вздрагиваешь, когда навстречу двигается поток, а в городе машина практически бесполезна.

Но хуже всего дизайн. Спереди выглядит фантастически,

---

тор, его изображения фантастических машин и механизмов стали именем нарицательным.

отличный вид и сбоку, но сзади, боюсь, вид просто ужасен. Безвкусен. Уныл. Даже у Kia получается лучше. Может, вы считаете, что сможете с этим смириться, но я гарантирую: когда придет пора продавать машину, вы вряд ли найдете родственную душу. В результате, думаю, FF будет терять в сцене со скоростью молотка, летящего с верхнего этажа небоскреба. Учтите это еще до того, как придете в бешенство от анекдотически дорогого и длинного списка опций. Например, не берите обитый кожей багажник (за 1728 фунтов стерлингов), если действительно собираетесь ехать на FF в Санкт-Мориц.

В целом машина мне понравилась. Когда я был в хорошем настроении, она меня развлекала, а когда нет, удивительным образом дарила покой и комфорт. Мне нравится, что она так отличается от всего остального на дороге, и я не беспокоюсь по поводу странного полного привода. Но этот зад? Прежде чем дать волю своим шаловливым шариковым ручкам, им стоило взглянуть хотя бы на Пиппу Миддлтон.

*10 июля 2011 года*

# Трудись усерднее, а то так и останешься на месте *VW Jetta 2.0 Tdi Sport*

Думаю, мне надо совершить признание. Машины, которые я каждое воскресенье обзираю на этих страницах, чаще всего ни разу не похожи на те автомобили, которые покупаете вы. У каждой компании есть отдельный парк машин, которые выдаются для тест-драйвов автожурналистов на неделю. Конечно, мы можем предположить, что машины из этого набора случайным образом попали в него прямо со сборочных линий, как знаменитый ресторанный критик может предположить, что блюда, которые подают ему, едят все посетители этого ресторана<sup>48</sup>. Но боюсь, что порой это не так.

Много лет назад, когда машины оценивались лишь по времени ускорения, Austin Rover выступала с совершенно дикими заявлениями по поводу того, что ее новый Maestro с турбонаддувом может с места разогнаться до 60 миль в час за шесть секунд. И действительно, автомобили, выдававшиеся для тест-драйвов, могли это сделать. Но только раз. Потому что после этого они взрывались, и оставалось только

---

<sup>48</sup> И это тоже не всегда так. Например, вряд ли нормальным людям подают еду с таким количеством телесных выделений.

поинтересоваться, не слишком ли плотно приварены регуляторы давления наддува.

Рассказывали и об автопроизводителях, которые раздвигали догола машины из парка для тест-драйва, а затем, осторожно и с большими затратами, пересобирали их вручную. И надо сказать, что Ferrari, которые поступают для тестирования на скоростные показатели, кажутся существенно более быстрыми, чем те машины, которые поставляются для фотографий. Правда, это может быть лишь игрой моего воображения (сказал он, помня о существовании закона о клевете).

Но даже если тестовая машина действительно только что сошла с конвейера, тестирование все равно немного необъективно. Во-первых, она приходит с уже выплаченными налогами и оформленной страховкой, в стерильно чистом виде и с полным бесплатного топлива баком. Это весьма повышает настроение рецензенту, и он становится излишне оптимистично настроенным по поводу жизни в целом и своей работы в частности. А когда бак пустеет, рецензент идет за другой машиной, а первую возвращает. Все это, конечно, не имеет ничего общего с реальной жизнью.

Слишком оптимистичны и машины. Большинство ответственных за содержание парка для тест-драйвов считают своим долгом оснастить автомобиль всеми дополнительными возможностями. Они скажут, что делают это, чтобы рецензент мог оценить все доступные опции. Да, но слой восхити-

тельных кнопочек и рычажков к тому же может замаскировать то, что сам продукт под ними нереально скучен, точно так же как острый соус скрывает тот печальный факт, что заказанный вами карри сделан издохлых кошек.

Так что, короче говоря, я полжизни водил машины за 15 000 фунтов, которые затем были вручную перебраны за 250 000, снабжены бесплатным бензином, бесплатной страховкой и бесплатным налоговым покрытием на 80 000, а также набором дополнительных опций, который стоит больше, чем средний покупатель отдает за всю машину.

Но не на этой неделе, потому что Volkswagen представил новую Jetta в минимальной комплектации – так машины выдают напрокат. Я предположил, что компания просто очень гордилась этим автомобилем и не хотела оттенять ощущения от езды на нем множеством ненужных электронных и косметических прибаамбасов. Я был не прав. Потому что это самая унылая и депрессивная машина в истории человечества.

Я говорю это не потому, что это обычная машина для обычных людей. Я действительно считаю, что это такой четырехколесный эквивалент мелкой противной измороси.

Перед рычагом переключения передач пять переключателей. В стандартной машине все они помещены в пластмассовые футляры – небольшое напоминание о том, что вы не очень хорошо учились в школе и что жизнь развивается не так здорово, как вы надеялись. Ведь если бы вы закрыли последнюю сделку, то могли бы купить дополнительно дат-

чик парковки за 440 фунтов. Тогда в футлярах было бы всего четыре кнопки.

Примерно та же история и с центральной системой управления. Нажмите кнопку «Media», и на экране замигает сообщение: «No medium found» – «Медиум не найден». И речь не о медиуме вроде Дорис Стоукс<sup>49</sup>. Это очередная тонкая шпилька в ваш адрес – напоминание о том, что вы не смогли доплатить за связь с iPod. Что вся ваша жизнь слита в унитаз.

Вы нажимаете на кнопку «Навигация», и появляется очередное печальное сообщение о том, что и навигационный диск не найден. Вы ведь и его не смогли себе позволить? Всего три четверки – и Университет Эксетеера<sup>50</sup> сказал «нет». Пришлось довольствоваться разрекламированным политехом, и с тех пор вся жизнь пошла под откос.

Похоже, она уже туда пришла, раз вы докатились до Jetta. Как мы все знаем, это Golf с отдельным багажником вместо хетчбэка, и в этом все и дело, не так ли? Было время, когда по телевизору шли «Терри и Джун», а перед старшими снимали шляпу. И вот тогда считалось, что седан круче, чем хетчбэк.

В мире еще остались места – по большей части в Африке, где седан выделяет вас из числа других. Но здесь? Сейчас?

---

<sup>49</sup> Дорис Стоукс (1920–1987) – британская спиритуалист и медиум, многочисленные телевизионные выступления сделали ее имя нарицательным в Англии.

<sup>50</sup> Университет Эксетеера – университет, входящий в состав группы университетов «Рассел» – элитной группы взаимодействия 24 лучших университетов Великобритании.



Нет. Мы пришли к пониманию того, что седан – это просто менее практичный и более скучный для глаза хетчбэк.

Смотреть на Jetta чрезвычайно скучно. О ней скучно даже думать. Это такая машина, которую покупаешь, не понимая, что у вас одна такая уже есть. Она катастрофически уныла, уныла, как покойник.

Водить ее, впрочем, не скучно и не уныло. Нет. Водить ее совершенно ужасно. Во-первых, подвеска, которая просто настроена так, что работает только на бильярдном столе. На дороге она фиксирует и передает прямо на ваш хребет все рубцы, неровности и камешки, а кресла, что еще хуже, похоже, сделаны из эбенового дерева. Во всяком случае они твердые как камень.

Спинка еще менее милосердна, чем обивка, и кажется, что там всего два положения – полностью вертикальное и полностью наклонное. Так некомфортно мне было только один раз – когда врач осматривал мою толстую кишку с помощью чего-то похожего по ощущениям на тупой конец дорожного конуса.

Теперь о кондиционере. Точнее, о том, что его на самом деле нет. Сама компания называет это полуавтоматической системой кондиционирования, но как ни грустно, ничего подобного не существует. Она не работает. А дорожный компьютер либо сообщал мне температуру масла, что меня не очень интересовало, либо показывал компас. Это тоже было не так уж интересно.

Что сказать о двигателе? Есть выбор из 1,4-литрового бензинового в двух вариантах и ряда дизельных. Я предпочел двухлитровый дизель, который по стандартам дизельных моторов был довольно тихий и качественный. Он был также довольно мощным, чистым и экономичным.

Столь же благосклонно я должен высказаться и о качестве. Внутри все кажется хорошо собранным, ведь нельзя забывать, что Jetta производится в Мексике, а Мексика, как я недавно убедился, – это практически синоним внимательного отношения к деталям. Добавлю, что сам я предпочту «фольксваген», собранный Пабло в Центральной Америке, чем каким-то небрежным немцем, который предпочитает целый день спать, а лучше чтобы его кто-нибудь похитил.

Volkswagen рассчитывает продать за этот год в Великобритании 3000 Jetta, что в целом не кажется слишком амбициозной задачей. Но я с трудом могу представить себе хотя бы трех человек, которые могли бы провести в обществе этого отвратительного, унылого, плохо оснащенного, некомфортного, совершенно не запоминающегося образца автомобильной эвтаназии более нескольких секунд.

Среди лучших альтернатив можно назвать Golf, Passat, а также любой другой автомобиль, который был когда-либо произведен.

*17 июля 2011 года*

# Слишком дрессированный для изюминки *Audi RS 3*

Господь немного ошибся, когда создавал женщин. Родовой канал он сделал таким узким, что пришлось рожать детей таких маленьких, что они совершенно не готовы к жизни во внешнем мире.

Новорожденный жеребенок может бегать и самостоятельно питаться через пять секунд после того, как появится на свет. То же самое и со щенками. Моя лабрадориха родила девятерых не просыпаясь, выметав их так, как тайский жулик жонглирует шариками для пинг-понга. И через несколько секунд они уже вели себя вполне по-собачьи.

Человеческий детеныш, однако, не способен ни на что. Недели тянутся за неделями, а он не может ни сидеть, ни ползать, ни говорить, ни пользоваться даже самыми примитивными электроприборами. Он не видит совершенно ничего плохого в том, чтобы сидеть в луже собственных экскрементов. Младенцы бесполезны. Глупые, хныкающие, блюющие, издающие трубные вопли, они разрушают жизни всем, кто окажется в диаметре полумили от них.

Конечно, если этот ребенок не ваш. В этом случае вы восторгаетесь его умением хватать ваш палец своей маленькой

ручкой и готовы таскать его по всем самолетам, какие встретятся на пути. Но почему? Почему ваш ребенок столь прекрасен и идеален, в то время как все остальные раздражают, как шум самолета тихим летним вечером?

Та же проблема с литературой. Есть такая книга – «Версаль: Шведский взгляд»<sup>51</sup>. Она хороша для игры в шарады, но как легкое чтение, на мой взгляд, вовсе не так уж удачна. Если, конечно, у вас нет экземпляра с подписью автора. В противном случае она вам начинает нравиться.

У меня есть экземпляр «Большой красной книги Монти Пайтона», подписанный всеми членами этой группы. В результате я считаю книгу своим самым драгоценным сокровищем, которое при возможном пожаре буду спасать в первую очередь.

Этот особый подход чувствуется и в других отраслях. За деревушкой Келд в Йоркшир-Дейлс есть небольшая полянка. Там лишь трава, немного деревьев и кусок неба – все это можно найти на любой развязке в Милтон-Кинс. И тем не менее полянка, о которой я говорю, особенная, а развязка – нет. Почему? Не знаю. Это просто факт.

Теперь про iPhone. Как только мне показали фотографии на нем и я узнал, что их можно увеличивать, двигая пальцами по экрану, я понял, что мне он необходим. Я бережно его

---

<sup>51</sup> Книга 1988 г., авторы Элайн Ди, Гай Уолтон, получила премию Diagram – юмористическая литературная премия, которая ежегодно дается книге с самым необычным, странным или курьезным названием.

храню и всегда защищаю от наездов любителей BlackBerry.

А ведь это всего лишь провода и немного пластмассы. Его не подписывал Стив Джобс; я не рожал его в муках и не принимал участия в создании. Он не уникален, но для меня он особенный. И именно это, на мой взгляд, и определяет разницу между товаром, который вы хотите, и товаром, который вам нужен.

Особенно важна эта «особость», когда дело касается машин. Недавно в Top Gear я водил нечто под названием Eagle Speedster. Это был современный взгляд на Jaguar E-типа, и во многих отношениях это был настоящий мусор. Не было ни подушек безопасности, ни противозаклинивающих тормозов, и хотя заниженное, более круто лежащее ветровое стекло выглядело хорошо, я не мог понять, куда же я еду. И тем не менее, несмотря на эти недостатки, это самая особенная машина из всех, что я водил. Нужна она мне? Нет. Хочу я ее? Да. Больше, чем свою левую ногу.

Теперь перейдем к Nissan Pixo. Это самый дешевый новый автомобиль, который продается сейчас в Британии, и во многих отношениях он великолепен. Вы получаете и гидроусилитель руля, и противозаклинивающие тормоза, и я уверен, что машина будет вам верным и надежным слугой на многие годы. И тем не менее я хочу ее иметь так же сильно, как герпес на губах.

Та же проблема с новым McLaren MP4-12C. Это великолепный образец инженерной мысли, и притом, без сомне-

ния, быстрый. Но возбуждение, радость, то особое ощущение, которое вы получаете от Ferrari или Lamborghini, – этого недостает. Вы чувствуете, что идея этой машины зародилась в мозгу человека, которого зовут не Горацио, Энцо или Ферруччо, а попросту Рон<sup>52</sup>.

Так что можно сказать о RS 3? Обычная развязка? Или мое особенное место в Суэйлдейле?

Ну, фанаты скажут, что раз у него пятицилиндровый двигатель с турбонаддувом и полный привод, то это шаг к оригинальному джипу, который в 20-клапанном варианте второго поколения был одной из самых особенных машин своего времени. Так что гены у автомобиля хорошие.

Хороши и манеры. В отличие от исходного варианта, двигатель стоит не в нескольких метрах от передней оси, то есть катастрофические проблемы с рулевым управлением уже в прошлом. Остались обычные проблемы – неприятно, но не фатально.

Однако мощности достаточно, как и скорости, как и шума, как и семискоростной полуавтоматической коробки передач с подрулевыми переключателями и двойным выжимом сцеп-

---

<sup>52</sup> Горацио Пагани (род. 1955) – начинал в Lamborghini, затем открыл фирму Modena Design, которая изготавливает карбоновые компоненты для Lamborghini, Ferrari, Renault и мотоциклов Aprilia, кроме того, фирма его имени разработала суперкар Zonda. Энцо Феррари (1898–1988) – основатель автомобильной компании Ferrari и одноименной автогоночной команды. Ферруччо Ламборгини (1916–1993) – итальянский автомобилестроитель. Рон Деннис (род. 1947) – исполнительный директор McLaren Automotive и McLaren Group.

ления. Достаточно, если вы на Нюрбургринге и жизнь вашей семьи зависит от времени прохождения круга. Потому что если все же вы не на Нюрбургринге и ваша семья не взята в заложники, то все это может начать слегка раздражать.

В этом вся проблема с такими коробками передач. Они хороши, если вы едете быстро, но в городе это катастрофа. Ни скольжения нормальной автоматики, ни чувства педали сцепления нормальной ручной коробки. Я понимаю, конечно, что полуавтоматика дает меньше выбросов, что станет хорошей новостью для белых медведей, но для приличной езды это безнадёжное дело.

Теперь коснемся темы комфорта. Его не так много, потому что подвеска, как и коробка передач, создана для прохождения быстрых кругов. Она не так плоха, как у некоторых машин, но нужно тщательно следить за дорогой впереди, чтобы случайно не попасть в ямку.

Внутри вы сразу вспомните, что, хотя RS 3 – это новая машина, но основана на автомобиле, который далеко не нов. Она выглядит старомодной. Скучной. И пора упомянуть о странном обстоятельстве: здесь слишком много выбора.

Вот пример. Климат-контроль вы предпочитаете на уровне 17,5 градуса или 18? А ваш пассажир? Прошу прощения, но прибавлять по полградуса – это просто глупо. Обычно люди хотят, чтобы им было тепло или холодно. Два варианта – и хватит.

То же и со спутниковой навигацией. Да, нам нравится, когда можно изменять масштаб карты. Но в Audi вы можете полтора часа крутить переключатель, и масштаб изменится, например, с 900 метров на сантиметр до 875 метров на сантиметр. Это нельзя назвать необходимым.

Цена тоже не радует – она составляет 40 000 фунтов, а это очень много для машины, которая по сути является (что уж там) более симпатичным Golf. Да, я знаю, что это ограниченный тираж, так что при вторичной продаже вы сможете выручить довольно много, но если бы я собирался столько потратить на машину, то предпочел бы, чтобы она выглядела, казалась и была намного более особенной.

Этот трюк BMW очень удачно провернула с купе M первой серии. Эта машина примерно того же размера и цены, что и Audi, и передает тот же тип энергетики. Но каждый раз, вылезая из «бумера», вы довольно ухмыляетесь, а покидая Audi, радуетесь лишь тому, что поездка окончена.

*24 июля 2011 года*



# **Астматический бухгалтер в прикиде лесоруба *Mazda CX-7***

То, как вы ощущаете себя, приехав куда-то на машине, важнее, чем то, как вы чувствуете себя в процессе поездки. На дороге машина – это всего лишь инструмент, но когда прибываешь на место, где тебя встречают хозяева, где на тебя смотрят твои знакомые, то тут-то и становится понятно, чего стоят твои колеса.

Как-то я поехал на вечеринку, и у входа уже было припарковано двенадцать Range Rover. Мой стал тринадцатым. Это подняло мне настроение и дало возможность считать себя частью клуба, как будто бы я разделяю все социальные правила кругов, в которых вращаюсь, и полностью им соответствую. Поездка на вечеринку была совершенно обычной – можно вспомнить только то, как я возмущался, почему же моя жена так долго собирается, да небольшой дождик; но прибытие было просто великолепным!

Однако потом приехала и четырнадцатая машина. Это был мой приятель Алекс. Он с визгом заехал во двор на семилетней Renault Clio, что, конечно, выглядело так себе. И он это знал. Поэтому, чтобы сгладить впечатление от ржавого ведра, он решил не просто парковаться. Он по-

ставил ногу на сцепление, слегка повернул колесо и дернул ручной тормоз. Это было круто и более чем извинило его за ржавые колесные диски.

На самом деле, если исключить очень дешевые и очень дорогие модели, все машины управляются в принципе одинаково. BMW и Mercedes? По сути своей они одинаковы. Renault и Fiat? То же самое. Посмотрите на тормоза в вашей машине, а потом попросите соседа дать взглянуть на его тормоза. Оба набора делали одни и те же люди с одной и той же фабрики. То же самое и с гидроусилителем руля, и с мотором стеклоочистителя, и с гасителями ударов.

Посмотрите на двигатель своего Mini Cooper S. Может быть, вы считаете, что его любящими руками собрали грубоватые стариканы из Оксфордшира и что BMW бережно охраняет его секреты? Ничего подобного. Тот же двигатель вы найдете и в Peugeot RCZ, и в Citroën DS3 Racing.

Теперь возьмите Fiat 500. Милая маленькая машинка, такая прикольная, шикарная и вообще идеальная. Но если снять корпус, то окажется, что она точно такая же, как Fiat Panda или Ford Ka. Вы хотите ездить на Ford Panda или Fiat Ka? А почему? Они ездят и управляются так же хорошо, как пятисотый, и дают те же ощущения в дороге. Но вы никогда не испытаете с ними ничего подобного в гостях, потому что ваш приятель не выйдет из дома и не вскрикнет: «Ого!» Как наверняка бы сделали, если бы вы действительно приехали на реликте пятидесятых.

Все это свидетельствует об одном: образ бренда очень важен. Но еще более важен дизайн. И тут мы подходим к Mazda CX-7.

Сейчас развелось множество кроссоверов, 4×4, семейных, паркетных минивэнов — как ни назови, а большинство из них кажется мне совершенно чудовищными. Если вы подъедете на любом из них к чьему-то дому, я почти уверен, что вам никто не откроет дверь. Я лучше публично признаюсь в дружбе с Пирсом Морганом, чем с владельцем кроссовера.

Кроссоверы созданы для дураков. Внутри у них не больше места, чем у обычного семейного хетчбэка, но те идиоты, которые покупают кроссоверы, считают, что они круче. Почему? Они сделаны из стали и пластика того же качества, и подвеска у них состоит из тех же материалов. Вас обманывает высокий клиренс: начинаешь думать, что они созданы для путешествий по Калахари, но нет. Все, что значит этот клиренс, так это плохое управление и чрезмерное потребление бензина.

Проблема в том, однако, что паркетники действительно выглядят вполне неплохо, примерно как игрушечные грузовики Tonka Toy. Они смотрятся лучше, чем Ford Focus. Более интересно. Пусть внутри они как бухгалтеры, но при этом носят куртки лесорубов и ботинки Timberland. Это их выделяет. А лучше всего из них выглядит полноприводная Mazda CX-7.

Мне нравятся эти расширяющиеся арки и скошенность оконной линии. Если вы собрались на рынок за подобной машиной, то, наверное, перед этим увидели такую у себя в городке и подумали: «Гм-м. А она отлично подойдет». Тут я с вами. Старая модель мне очень даже нравилась, но у новой есть ряд проблем. Вдохните глубоко – мы начинаем...

Во-первых, вы можете подумать, что раз машина японская, то она собрана так, что переживет шотландские горы. Тут вы будете разочарованы, заметив, что, когда вы хлопаете дверьми, то они вроде как лязгают, а когда электроподъемник поднимает стекло, то оно так сильно бьется о дверную раму, что кажется, что тут-то оно и разобьется. А, и еще дворник каждый раз задевает за переднюю стойку, и это очень раздражает. Гораздо спокойнее было ехать под дождем с выключенными дворниками, когда, чтобы увидеть, куда едешь, приходилось использовать Силу.

Теперь о переключении передач. Первую, третью и заднюю передачи разделяют какие-то миллиметры, так что каждый раз, когда вы трогаетесь, приходится гадать, поедете вы вперед, назад или вообще заглохнете.

Но в результате вы точно заглохнете, потому что дизель с турбонаддувом никуда не годится. Утверждается, что он разгоняется с 0 до 60 за 11 секунд, но тут встает вопрос: до 60 чего? Точно не миль в час. Плох даже крутящий момент, который обычно является приятным побочным продуктом дизельного двигателя. На малейшем наклоне при-

ходится менять передачу, что наверняка закончится тем, что вы по ошибке дадите задний ход.

Mazda заявляет, что CX-7 выбрасывает в атмосферу меньше окиси азота, чем любая другая машина – как мило! Но это примерно как говорить, что она выбрасывает меньше яиц или рисового пудинга. В наше время все заботятся только насчет углекислого газа. На него, кстати, установлен налог, и заплатить его придется немало.

И не думайте, что всех этих проблем можно избежать, купив вариант с бензиновым двигателем и автоматической коробкой. Потому что такого варианта не существует – только ручная коробка с дизелем. Или другая машина.

Но с проблемами я еще не закончил. Экран спутниковой навигации размером с почтовую марку эпохи третьего мира, багажник еще меньше, а сзади места хватит только для безногих.

Но все это было бы приемлемо, если бы машина была действительно маленькой. Но она ведь огромная. Она такая большая, что не помещается на парковочное место у меня на подземной стоянке. Я с большим трудом уместил ее на лондонской улице. В довершение всего с водительского места вообще не видно углов.

Итак, большая снаружи, маленькая внутри, плохо сделанная, плохо задуманная, раздражающе медленная, непослушная в управлении – и если бы это было всё! Но нет. Она еще и некомфортная.

Единственное, что в ней хорошо, помимо привлекательного вида, — цена. Учитывая, что вы получаете в стандартной комплектации, это недорого. Но будьте уверены, хорошим приобретением это ее не делает.

И это странно. Раз уж большинство современных машин в принципе одинаковы, я уже думал, что действительно плохие машины остались в прошлом. Есть машины скучные, есть уродливые, есть медленные. Но плохие? За пределами Америки мне такие много лет не встречались.

Ну вот и встретились. Так что, если вы по какой-то причине собираетесь купить CX-7, напомните мне, чтобы я вычеркнул вас из записной книжки. И парковать вам ее лучше всегда на ручном тормозе.

*31 июля 2011 года*

# **Проверьте кто-нибудь, не потерял ли я где- то там селезенку**

## ***Вас Mono***

Основная проблема с действительно быстрыми машинами в наши дни состоит в том, что они слишком уж быстрые. Я недавно убедился в этом, когда водил Lotus T125 – гоночную машину, которая немного не дотягивает до «Формулы-1».

Она способна так яростно ускоряться, что, когда втапливаешь педаль газа в пол, у тебя отрывается голова. А тормозит она настолько резко, что отрываются все внутренние органы, а лицо с чавканьем растекается по шлему.

Представьте себе поворот по дороге на работу. Или любой другой оборот. И вспомните, с какой скоростью вы его проходите. Так вот если бы вы попытались с этой скоростью повернуть на Lotus, между крыльями не прошло бы достаточно воздуха для создания прижимной силы, так что вы попали бы в аварию и погибли.

Этот самый поворот вам придется поэтому проходить с безумной скоростью. И убедить себя в том, что это вообще возможно, будет трудно. Вы знаете, что если вы ускоритесь,

то умрете. Но вы знаете и о том, что если вы не ускоритесь, то тоже умрете. Все это очень страшно.

И никто не услышит вашего крика в Lotus T125 – частично из-за того, что у вас будет сломана гортань, а частично потому, что вы нажали на газ и у вас опять отлетела голова.

К счастью, ездить на такой машине по дорогам запрещено. Но можно ездить по британским шоссе и проселкам на восьмицилиндровом Ariel Atom. Это примерно как получить лицензию на езду верхом на лошади, которую приводит в движение ракета «Сатурн-5». Вы ускоряетесь. Вы врзаетесь в дерево. Вы лишаетесь головы.

И такая машина не одна. В современных Ferrari есть телефонная связь, подключение к iPod, электрические стеклоподъемники. Они напоминают весьма приличного мужчину, который поджидает детей у ворот школы с пакетом конфет. На вид совершенно безобидно. Но если совершить ошибку и сесть к нему в машину? Ничего хорошего не выйдет.

Я не могу представить себе ни ярда британского асфальта, на котором можно было бы в здравом уме ускориться на современном Ferrari. Ни одного. Потому что переходом на вторую передачу вы нарушаете самое либеральное ограничение скорости, а при переходе на третью ваша голова уже отлетела в багажник.

Часто удивляются, почему все эти очень быстрые машины в Top Gear показываются на летном поле. Причина проста. На дороге все они смотрятся просто по-идиотски. И поэтому



я был так рад этим утром забраться в ВАС Моно. Потому что к ней это не относится.

ВАС – это самая молодая автокомпания в мире. Я впервые услышал о ней в прошлом году и, признаюсь честно, не сдержал улыбки. Она базировалась в Чешире, так что я подумал, что скоро мы будем иметь дело с первым автомобилем, полностью сделанным из оникса. Я ожидал также золотых ручек и креплений и каменной собачки на дверце.

Но все оказалось не так. Чтобы сесть, нужно отодвинуть руль и опуститься на единственное кресло, пока вас окончательно не заклинит. После этого можно двигать только ногами и кистями рук. Вас словно заковали в латы. Затем вы надеваете шлем – без него ехать глупо, потому что вам может снести голову встречная пчела – и заводитесь. Очень погоночному и немного страшно.

Эта машина была сконструирована под истребитель F-22 Raptor, и она полна образов и идей из мира моторов. Коробка передач, какие используются в «Формуле-3», произведена Hewland. Тормоза от AP Racing. Штанга подвески от Sachs. Начинаешь бояться, что как только нажмешь на газ, так сразу и умрешь от паники и одиночества.

Производитель заявляет, что машина может разогнаться с 0 до 100 км/ч за 2,8 секунды, а дальнейшие возможности вообще безграничны. И вы с трепетом заводите мотор. Сзади раздается шумовой взрыв, на руле загораются индикаторы, которых вы не понимаете. Лево́й рукой вы нажимаете

кнопку нейтрали, а правой дергаете за ручку, чтобы включить первую передачу. Раздается мощный удар. Вы только что назначили свидание своему палачу.

Вы выжимаете сцепление. Машина трогается. Вы переходите на вторую. Еще один мощнейший удар. Палач уже близко. Поэтому вы решаете: была не была – и отпускаете вожжи.

Далее происходит нечто странное. Вы знаете, что двигаетесь очень быстро, но кажется, что этой скоростью можно управлять. Возможно, это связано с тем, что, хотя 2,3-литровый двигатель сделан Cosworth, это в принципе те же четыре цилиндра, которые стоят в Ford Galaxy. А во всем божьем мире нет ничего менее ужасающего, чем этот мирный вагончик для перевозки людей.

Однако впереди поворот. И вы знаете, что бывает, когда пытаешься повернуть в машине, которая весит примерно столько же, сколько бутылка с горячей водой. Она едет прямо вперед. Вы тормозите и сразу же отмечаете, что Моно во все не зарывается носом. Вы поворачиваете руль, и машина не начинает вертеться, а остается в нормальном положении.

На следующем повороте вы уже менее осторожны, но происходит все то же. Это придает уверенности, вы уже не сдерживаетесь, и все равно никаких неприятных сюрпризов не происходит. Дело в том, что двигатель, коробка передач и вы сами находитесь на одной линии, очень низко, прямо в центре автомобиля, поэтому он управляется просто великолепно. Небольшие проблемы появляются, чтобы дать

вам знать, что вы уже приближаетесь к пределу скорости, но при увеличении мощности все становится нормально, и вы поворачиваете уже как Хуан Мануэль Фанхио<sup>53</sup>, контролируемым заносом всех четырех колес.

И поскольку кажется, что скоростью можно управлять, можно сконцентрироваться на том, что вы делаете, а не на том, как бы не умереть. В большинстве машин такого типа – например, в Caterham 7 Superlight и в Atom – нужно очень хорошо знать, что делаешь, иначе машина тебя убьет. Но с Mono справится полнейший чайник, и притом безо всяких проблем.

Есть и другие хорошие новости. Благодаря своей конструкции машина спокойно переносит встречу с лежащими полицейскими. Есть фары, индикаторы и даже багажник, куда прекрасно поместится шлем. Это дорожный автомобиль. Конечно, если ехать на нем по дороге, где есть и другие люди, вы будете выглядеть глуповато. Но в принципе можно и так.

Конечно, машину не назовешь дешевой: 79 950 фунтов – огромная сумма для одноместной машины без радио, окон, спутниковой навигации и даже ковриков. Но, например, восьмицилиндровый Atom с аналогичными опциями стоит 146 699 фунтов.

К сожалению, в этой бочке меда есть несколько ложек дегтя. Во-первых, у меня случился небольшой пожар. А по-

---

<sup>53</sup> Хуан Мануэль Фанхио (1911–1995) – выдающийся аргентинский автогонщик, пятикратный чемпион «Формулы-1».

том сломалась коробка передач. А потом двигатель решил, что при числе оборотов меньше 4000 в минуту он работать отказывается. Все это само по себе очень плохо, но в защиту ВАС можно сказать, что это прототип, работа над которым еще идет. Доставка автомобилей покупателям пока не производится, так что время еще есть – например, чтобы отвести углеродную панель подальше от горячей выхлопной трубы.

Если ВАС удастся довести все до ума, это будет великолепно: единственная действительно быстрая машина, которая при этом не кажется слишком быстрой.

Нейл Бриггс, технический директор ВАС, сказал: «Панель под выхлопной трубой, которая начала тлеть, когда Джереми разогнал прототип до пределов скорости – а то, как Джереми гнал, это впечатляющее зрелище, – это временное решение. В итоговом варианте автомобиля она будет заменена, и мы уверены, что те небольшие проблемы, которые он испытал, больше не повторятся».

*14 августа 2011 года*

# Выглядело скучно, но черт возьми!

## *Honda Accord Type S*

Странно, не находите? Покупаете вы, например, BMW, и вам говорят, что это прекрасная в управлении машина – и равновесие, и сцепление, и отсутствие задержек. И на следующий же день утверждается, что это машина, созданная для радости. Она задумана и собрана, чтобы быть счастливой и делать счастливыми своих обладателей. Добро пожаловать в мир рекламы. Что это было: решение о кардинальном изменении философии на заводе в Вольфсбурге? Или на совещании в Сохо?

Раньше инженеры говорили рекламщикам, что они делают, а рекламщики распространяли информацию об этом. Сейчас все изменилось. Рекламщики говорят нам, о чем инженеры думали. Даже если совершенно очевидно, что думали они вовсе не об этом.

Вы можете хоть на секунду себе представить, что создатели нового BMW пятой серии держали в уме «радость»? Это ведь немецкая компания. А в Германии слово «радость» почти наверняка будет иметь в длину 16 миль и переводиться дословно как «необычный и необъяснимый феномен, который ощущается вашим сознанием, когда кто-то из ваших знакомых случайно поскальзывается на банановой кожуре».

С учетом всех факторов можно сказать, что новый BMW пятой серии – едва ли не лучший автомобиль, который можно купить сейчас. Он красивый, хорошо сделанный, просторный, экономичный, комфортабельный и быстрый. Эта машина великолепна в управлении. Но радости от нее примерно столько же, сколько от технической лекции по внутреннему устройству телефонной распределительной коробки.

На рекламном фронте особенно туго дела идут у Mercedes. Там знают, что двухместные кабриолеты особенно популярны среди женщин, и это, похоже, изрядно раздражает маркетологов. Поэтому в ролике SL Бенисио дель Торо несется через пустыню, а в рекламе SLK привлекательного парня преследует, как оказывается впоследствии, бог молнии. Но ничего не сработало. Машины по-прежнему очень популярны у девушек. Не удивлюсь, если в следующем ролике появится докер, сплевывающий и почесывающий задницу. И финальная фраза ролика – девиз: «Огромная мошонка».

Единственные рекламные ролики о стиле жизни, которые соответствуют тем машинам, которые в них пропагандируются, делает Honda: «Разве не прекрасно, когда все просто работает?» Посыл здесь простой: мы не шумим. Мы не пускаем пыль в глаза. Мы разумны. И Honda именно такие. Разумные.

Из-за того, что они такие разумные, я несколько приуныл, когда утром в прошлый понедельник вышел из дома и на-

шел на стоянке коричневый Accord с дизельным двигателем. На той неделе мне предстояло проехать много миль, и мне, если честно, не улыбалось проделать их на автомобильном эквиваленте цельнозернового хлеба. Поэтому я загрузил багажник своего Mercedes и поехал на нем.

К сожалению, на следующий понедельник Accord опять стоял на том же месте, так что я испытал чувство вины. С тяжелым сердцем я все же залез внутрь, завел мотор, направил разумный, совершенно нормально выглядящий нос автомобиля вперед и нажал на газ.

Насторожило то, что случилось потом. Мы привыкли ожидать от дизельного двигателя совершенно определенного уровня реакции. Это реакция пожилого человека в шезлонге, который целыми днями лежит в шезлонге. Но этот дизель был совсем другой...

Honda – последний из крупнейших автопроизводителей, который стал выпускать машины с дизельными двигателями, – маркирует эту первоклассную керосиновую горелку как Type S, что значит, что 2,2-литровый двигатель с турбонаддувом может развивать 178 лошадиных сил. Это на 30 больше, чем можно получить от стандартного автомобиля, и да, мой мальчик, это чувствуется. Пусть эта машина коричневая, пусть смотреть на нее не интереснее, чем на периодическую таблицу, но несется она как ошпаренная.

Конечно, вы можете возразить, что, увеличив мощность, Honda жертвует экономией топлива. И будете пра-

вы. Так и есть – на 1,9 мили на галлон (7,2 л на 100 км). Но на галлоне все равно можно проехать больше 50 миль (80 км), что значит, что благодаря огромному бензобаку заезжать на заправку нужно будет каждые 650 миль (1046 км). Дайте я еще раз это скажу. Раз за 650 миль. Уже одно это – достаточная причина, чтобы купить эту машину. Но есть и другие.

Вариант Type S предусматривает «аэродинамический» комплект – более крупные колеса, низкопрофильные шины и спортивная подвеска. Вы сочтете, что в пути вашим кошелькам придется несладко. И будете не правы.

На подземной парковке ВВС в Уайт-Сити лежащие полицейские настолько суровые, что на большинстве машин я предпочитаю через них переползать, а не переезжать. От них прыгаешь даже при скорости миль в час. Но с Accord все было не так. Я их вообще не заметил. Как будто парковал что-то на воздушной подушке.

Итак, эта машина быстрая, экономичная, комфортабельная... и практически невероятно качественно сделанная. Хлопните дверью в Subaru Legacy – тоже весьма качественно собранной машине, – и раздастся звук, с которым подстреленный фазан падает на траву морозным утром. Хлопните дверью в Honda – и раздастся звук, с которым фазан приземляется... после того, как вы промазали. Почти бесшумно.

Подобное ощущение качества не оставляет и изнутри. Эта машина не выглядит собранной. Она как будто высе-



чена из одного монолитного стального куска. Как куртка Barbour<sup>54</sup>. Как шотландская гора. Нажмите кнопку в Honda – и кажется, что ее можно нажать еще миллиард раз, и она будет продолжать работать. Таким образом, это полная противоположность iPhone.

Итак, теперь пора поговорить о недостатках. Что ж, хотя машина позиционируется как универсал, она не поставляется с автоматической коробкой передач. И это странно. Кроме того, многие электронные примочки понятны только таким людям, которые охотнее переключаются с водки на шерри, чем с одной передачи на другую в Honda Accord.

Думаю, нужно также указать на то, что, хотя двигатель делает все, о чем вы можете попросить, он не настолько совершенен, как дизельный двигатель в BMW. Вот указываю.

Дизельный Accord Type S имеет хорошую цену, учитывая, что многое входит в стандартную комплектацию. Он просторный, его приятно водить, к тому же – не помню, говорил ли я это уже – заправляться нужно всего лишь каждые 650 миль.

Да, вид у машины немного унылый, но даже это имеет свои преимущества. На нее никогда не нападут вандалы, и я осмелюсь предположить, что ни один водитель Accord в истории человечества не был остановлен полицией

---

<sup>54</sup> J. Barbour & Sons – английская компания, производящая одежду и обувь под брендом Barbour. Наиболее известна своей водонепроницаемой верхней одеждой.

для выборочной случайной проверки. Полицейские понимают, что человек, который купил настолько разумную машину, будет держать все документы в порядке, у него не окажется ни алкоголя в крови, ни автомата в багажнике.

Если бы можно было получить автоматическую коробку передач, у меня было бы большое искушение дать машине пять звездочек. Но нет так нет, и я с некоторой неохотой не буду этого делать.

Вместо этого напоследок хочу сказать: прекрасно найти наконец то, что хорошо работает.

*21 августа 2011 года*

# Фы не фытершите этих мушений

## *Mercedes-Benz G 350 Bluetec*

Недавно было выявлено, что наименее надежная машина из тех, что продаются сейчас, – это Range Rover. Масштабное исследование показало, что существует 56 %-ная вероятность того, что в течение года в ней возникнет неисправность. Мой собственный опыт намекает на то, что у новых моделей могут возникнуть проблемы с аккумулятором, из-за которых вы на несколько недель пересядете на автобус.

Еще хуже то, что дизайнеры компании словно бы поклялись испортить спокойный, сдержанный, обладающий большим вкусом внешний вид автомобиля и превращают его во все большую дешевку. Передняя часть автомобиля выглядит как ювелирный магазин Ratners, а по обе стороны водительской двери кажется, они скоро поставят липовые римские колонны. Подозреваю, что они не успокоятся, пока не смогут сделать всю машину из оникса.

Не сомневаюсь, что это может показаться очень милым, если вы живете в Олдерли-Эдж, но в остальной части страны, где пускать пыль в глаза считается дурным тоном, это все слишком ужасно и вульгарно. Маленьким чудом можно считать то, что на улицах снова появляется Mercedes Gelendwagen.

Он уже продавался в Британии, но сейчас возвращается в двух вариантах. Оба на длинной колесной базе, но один от AMG и, следовательно, имеет восьмицилиндровый двигатель с наддувом, а второй, который я и водил последнюю неделю, — дизельный G 350 Bluetec.

Он очень красив. Сдержан. Полон достоинства. И угрожающе крут. Если бы это было оружие, то это был бы АК-47. Таким образом, это полная противоположность современных Range Rover, которые можно уподобить гангстерскому кольту, инкрустированному бриллиантами. Удивительно, но в Ноттинг-Хилле многие знаменитости даже ненадолго останавливались, чтобы одобрительно взглянуть на огромное чудовище.

На эту машину людям нравится смотреть, так что чувствуется, что она стоит своей цены — запрашивают 81 700 фунтов. Но водить ее — совершенно другое дело. Даже круче, чем катер Riva Aquarama.

Однако при вождении он не выдерживал сравнения с современными автомобилями. Да, многие компоненты были совершенно новыми, но нельзя было никуда деться от того простого факта, что конструкция автомобиля осталась с того времени, когда считалось нормальным проехать несколько миль, чтобы поглазеть на стиральную машину с верхней загрузкой.

Еще раньше я писал о Jensen Interceptor. Идея была блестящей: взять прекрасный итальянский дизайн со времен

клешей и ярких футболок из батика и добавить современный двигатель, современные тормоза и современную подвеску. К сожалению, к этому не прилагалась противобуксовочная тормозная система, подушки безопасности и спутниковая навигация. Не было и дворников, которые могли бы действительно очищать лобовое стекло.

Я могу понять, чем может заинтересовать модернизированный Jensen или Eagle E-type. Они примерно в 18 000 раз интереснее, чем их современные эквиваленты – Jaguar, Aston, Mercedes-Benz. Но чем больше вы обретаете в крутости при их покупке, тем больше теряете, когда проезжаете на крышке люка. Или встречаетесь с деревом.

Примерно таков же и Gelendwagen. Изначально он создавался в 1970-е годы для немецкой армии, то есть в его основе, как ни крути, лежит технология 1970-х. Это значит, что на дорогах, которые вы до того считали абсолютно гладкими, он будет раскачиваться и корчиться, как те брыкающиеся мустанги, которых сейчас можно взять напрокат для детских праздников.

Это удивительно. Я помню, как в начале восьмидесятых водил подобную машину, и тогда считал, что она почти совершенна и катится очень хорошо. Но современных стандартов она абсолютно не выдерживает.

Еще хуже управление. Чтобы повернуть колесо, понадобится подъемный блок, а если вам чудом удастся это сделать, то автомобиль все равно упрямо будет отказываться поворачи-

чивать.

Пытаясь осовременить салон, в стандартную комплектацию включили такие вещи, как держатели для стаканов, климат-контроль и зеркала заднего вида, которые автоматически тускнеют, когда в них отражается ослепляющий свет задней машины. Но все эти удобства втиснуты в кабину, которая была сконструирована до изобретения электричества.

Это особенно заметно, когда вы пытаетесь разобраться с центром управления и спутниковой навигации, – весьма сложно, потому что единственное место, куда его получилось вставить, находится в самом низу приборной доски, прямо у вашей левой лодыжки.

Но даже если вы сможете прочесть, для чего предназначены кнопки, нет почти никаких шансов нажать именно нужную, потому что, как только вы запускаете левую руку в нишу для ног, под колеса опять попадает какой-то камешек и вся машина начинает прыгать, как будто ее подбили из гранатомета.

Теперь о водительском месте. Известно, что в армии всегда предпочитали как можно меньше комфорта; вот почему вся британская военная техника полна острых углов. Mercedes по этому случаю решила, что сиденье должно быть установлено всего в паре дюймов от руля. Вы ведете машину словно сидя за кухонным столом.

И тем не менее вы буквально молитесь, чтобы поездка никогда не заканчивалась, потому что знаете, что в итоге

придется выйти и как-то закрыть дверь. На самом деле это не представляется возможным, если только именно вы не выиграли конкурс сильнейших людей Британии. Но даже если и так, то вам придется позвать серебряного и бронзового призера вам помочь. Еще хуже обстоит дело с задней дверью. Чтобы ее открыть, понадобится экскаватор. Впрочем, открывать багажник незачем, потому что он и наполовину не так вместителен, как вы могли бы ожидать.

Да, двигатель современный, так что он почти не выбрасывает в атмосферу окиси азота – вау! Правда, при этом он производит очень мало энергии, которой определенно не хватает для автомобиля массой больше, чем вся Шотландия. В результате мы имеем предел скорости 108 миль в час (174 км/ч), что большинство автомобильных экспертов охарактеризовали бы словом «прогулка».

На самом деле сложно найти хоть какие-то положительные стороны. Мне вот понравилось, что это честный внедорожник с честными характеристиками внедорожника. Мне понравились телевизоры на заднем сиденье, но эта добавка стоит 1940 фунтов. Мне понравилась и камера заднего вида, но за нее придется доплатить 460 фунтов. Мой тестовый экземпляр был оснащен таким количеством дополнительных функций, что стоил 94 200.

Я охотно признаю, что, хотя машина собиралась вручную, она очень хорошо подогнана, а внешний вид ее довольно привлекателен. Но ни на секунду не думайте, будто благо-

даря множеству современных черт и тому факту, что она производится и по сей день, эта машина современна. Нет. Это Austin 7 в утолщающем костюме.

Поэтому я все равно выбрал бы Range Rover. Да, есть вероятность, что у него сядет аккумулятор за те две минуты, что вы забежали в газетный киоск. Да, новая передняя часть понравится разве что любителям поворчать. Но он по крайней мере способен переехать выбоину и не сломать вам хребет, вы можете открывать и закрывать двери без применения совсем уж грубой физической силы, за рулем достаточно места для человеческого существа, и он способен разогнаться с 0 до 100 раньше, чем вы пешком.

*28 августа 2011 года*



# Волшебство даже без трюков

## *Audi A6 SE 3.0 TDI*

На прошлой неделе я как-то весь день записывал свой голос для новой системы спутниковой навигации, то есть сидел в темной комнате и говорил: «Через двести метров поверните направо. Через двести ярдов поверните направо. Через триста метров поверните направо. Через триста ярдов поверните направо. Через четыреста метров поверните направо. Через четыреста ярдов поверните направо...» Это было не так увлекательно, как вам могло показаться.

Кроме того, было немного глупо: я чувствовал себя паровым котлом на атомоходе-авианосце класса Nimitz – старомодным элементом в совершенно не старомодном мире.

Доводилось ли вам задуматься о том, как работает система спутниковой навигации в вашей машине? Это поразительно. В космосе, примерно в 12 500 милях (20 120 км) от Земли, находится 24 американских военных спутника Navstar. Каждая точка на поверхности планеты напрямую видна по меньшей мере четырем из них.

Но они не висят неподвижно. Они перемещаются, а стало быть, нельзя считать их фиксированными точками. Поэтому мелкий ресивер вашего паршивого Volkswagen должен их найти, а между тем они размером с мусорный бак на коле-

сиках. Потом нужно вычислить, насколько далеко они могут находиться в конкретный момент. Все это алгебра очень высокого уровня.

И не забывайте, что устройство должно вычислить, сколько времени сигнал идет до объекта в космосе, который движется со скоростью нескольких тысяч миль в час. Таким образом, часы в нем должны не пасовать перед скоростью света. Если они ошибутся на миллиардную долю секунды – ваш VW решит, что находится где-то под Киевом.

Потом, когда определится, где именно на поверхности Земли вы находитесь, система должна сравнить информацию с встроенной дорожной картой. Но и это еще не все, потому что вы запросили, как проехать оттуда, где вы сейчас, куда-то под Понтефракт. Для этого система должна проанализировать 246 000 миль асфальта в Британии и выработать самый быстрый маршрут. А если это займет больше пяти секунд, она уже представляет себе, как вы сидите за рулем и возмущаетесь: «Господи, ну давай уже, быстрее, бесполезная хрень!»

На заре спутниковой навигации ошибки были обычным делом. Так, когда я впервые воспользовался этой системой, она попыталась направить меня через Лестер-сквер, которая является пешеходной зоной еще со времен племени иценов<sup>55</sup>. А еще не так давно системы, установленные в BMW, решительно отрицали существование трассы M40.

---

<sup>55</sup> Ицены – кельтское племя древней Британии.

Я много думал: «Черт возьми, все это делалось для того, чтобы американцы смогли отправить крылатую ракету прямо в почтовый ящик в 7000 миль от места запуска, а теперь система не может даже найти разумный маршрут от Биконсфилда до Лондона». Сейчас, однако, должен признать, что ошибки весьма редки.

Поэтому я всегда искренне удивляюсь, когда пожилая дама рассказывает сотрудникам больницы, что она слетела на машине со скалы, или в реку, или въехала в волчье логово по той причине, что так ей посоветовала система спутниковой навигации.

Подобные истории случаются постоянно. Люди поворачивают налево на железнодорожных переездах прямо под колеса скорого в 4.50 из Паддингтона, или налево на перекрестках, где левого поворота нет вообще, или влетают в бар «Белая лошадь» в Тайвертоне. Я всегда полагал, что основная причина в том, что эти люди очень глупые. Однако...

Этим летом мы снимали передачи на юге Франции. В составе большого каравана машин с камерами и фургонов с персоналом мы отправились в назначенное место. Возглавлял нас человек по имени Род. Это должно быть для него довольно неприятно, потому что это действительно, насколько мне помнится, его настоящее имя.

В общем, Род забил направление движения в свой навигатор и двинулся в путь. Первый тревожный звонок прозвучал, когда мы свернули на очень узкую проселочную дорогу.

А дальше звонки стали только громче: дорога стала грунтовой, а потом прекратилась.

Род был совершенно ошеломлен: его навигатор утверждал, что мы находимся всего в 500 метрах от цели. Это могло быть правдой, но чтобы до этой цели добраться, нам всем пришлось бы превратиться в диких коз. Многие обвиняли в случившемся Рода. Что до меня, то я винил французов.

Спутниковая навигация была частью новенькой Audi A6, на которой я ездил на прошлой неделе. Но она не просто умела находить мусорные контейнеры на расстоянии 12 500 миль от вас и с их помощью направлять вас в Понтефракт. Она умела включать и выключать фары, менять дальний свет в зависимости от того, едете вы по деревенской или городской дороге или по шоссе и даже включать весь свет на перекрестках, чтобы все остальные водители могли видеть... что вы, судя по всему, сошли с ума.

И это была только снежинка на вершине айсберга. Потому что есть еще и функция распознавания находящихся в слепом пятне велосипедов и тому подобное, и функция вывода через приборную панель на лобовое стекло предупреждения о том, что вы, по мнению системы, слишком близко едете к передней машине. Есть система ночного видения, которая проецирует изображение в духе «Ведьмы из Блэр» на экран на приборной панели.

Можно водить эту машину, даже если вы склонны засыпать за рулем. Citroën стал первым европейским автопроиз-

водителем, который ввел систему контроля движения по полосе – это устройство жужжит, если сочтет, что вы отклоняетесь от полосы движения. Система Audi, однако, еще лучше. Если вы едете со скоростью более чем 40 миль в час (64 км/ч), то она буквально заруливает вас обратно на полосу. А если у вас включен активный круиз-контроль, она даже затормозит за вас перед встреченным впереди препятствием. Нет только будильника, чтобы вы все-таки проснулись, когда приедете в пункт назначения.

Wi-fi? Как мы знаем, он не работает в доме, стенки которого толще двух миллиметров, но Audi каким-то образом удалось заставить работать его в автомобиле. Это значит, что вы можете спокойно ехать по шоссе и проверять электронную почту, твердо зная, что руление, торможение и навигация – это дело электроники.

Конечно, можно подумать, что эти потемкинские деревни из электроники, которую по большей части надо приобретать дополнительно, призваны скрыть недостатки довольно унылой машины. Но нет. Она легче, чем прежняя A6, и более просторна внутри, хотя и более короткая. Она замечательно собрана и отделана. В ней приятно посидеть, и благодаря совершенно фантастическим креслам она очень комфортна.

Пока вы не тронетесь с места. Да, можно поменять поведение коробки передач, сцепления и подвески, но что бы вы ни выбрали, новая машина не будет ехать так хорошо,

как BMW пятой серии. Управляться так уверенно она тоже не будет. А базовый двухлитровый турбодизельный двигатель далеко не так совершенен, как у BMW. Но при этом он дает 57 миль на галлон (4,9 л на 100 км), что само по себе достойно упоминания.

Итак, да или нет? Ну, мне она нравится гораздо больше, чем слишком навороченный Mercedes E-класса, который создавался в основном для того, чтобы возить в аэропорт телеведущих вроде Кэрол Вордерман<sup>56</sup>. И по ряду причин я считаю, что A6 лучше, чем Jaguar XF, но вот насчет пятой серии?

Сложный вопрос. Если брать базовые комплектации, то будет ничья. Audi превосходит пятую серию в плане экономии, а BMW немного приятнее водить. Это как «Манчестер Сити» и «Манчестер Юнайтед».

Например, если добавить немного функций в Audi, то вы получите нечто потрясающее. Но если не проявить должной аккуратности, то в итоге можно потратить больше, чем BMW просит за 530-ю модель, где двигатель больше. А она лучше, чем нечто потрясающее. Так или иначе, сейчас это, возможно, лучшая машина в мире.

*4 сентября 2011 года*

---

<sup>56</sup> Кэрол Вордерман (род. 1960) – британская актриса и ведущая телешоу.

# Да отвратятся врата рая

## *Lamborghini Gallardo*

### *LP570-4 Spyder Performante*

Недавно умер человек. Звали его лейтенант-командор Питер Твисс, и свою карьеру он начинал дегустатором чая в Brooke Bond. Потом в 1939 году поступил в ВВС, стал пилотом и успешно воевал на Средиземном море, заслужив крест «За выдающиеся заслуги» и пряжку к орденской ленте.

В 1943 году вернулся в Британию и пересел на двухмоторный Mosquito, на котором по большей части бомбил Францию и сбивал немецкие Junkers 88. Еще до окончания войны он отбыл в Америку, где, как потом герой Тома Круза<sup>57</sup>, испытывал палубные истребители.

Когда война закончилась, он стал летчиком-испытателем в Fairey Aviation<sup>58</sup> и 6 октября 1954 года отправился в первый полет на экспериментальном Fairey Delta 2. В детстве у меня была модель этого самолета, и я считал, что это самая красивая вещь в мире. Но для Твисса она была гораздо большим.

Он был убежден, что этот маленький аккуратный истребитель с отклоненной вниз, как у позднейших «конкордов»,

---

<sup>57</sup> Имеется в виду культовый фильм 1986 г. Top Gun («Лучший стрелок»)

<sup>58</sup> Fairey Aviation – британская компания, занимавшаяся самолетостроением.

носовой частью может летать быстрее, чем любой самолет, который тогда поднимался в небо. И через пять месяцев после того, как американский истребитель Super Sabre поставил новый рекорд скорости – 822 мили в час (1323 км/ч), Твисс сел в кабину своего любимого FD 2 и вылетел по курсу, проложенному вдоль южного побережья, недалеко от Чичестера.

Подняв самолет на высоту 11 600 метров, он и в самом деле побил прежний рекорд. Впрочем, на самом деле просто сокрушил его, так как средняя скорость его FD 2 составила 1132 мили в час (1822 км/ч). Тогда же Твисс попал в историю, став первым человеком, преодолевшим рубеж тысячу миль в час. За свою службу получил титул Кавалера ордена Британской империи и угрозы судебных исков от садоводов Сассекса, обвинявших Твисса в том, что от звукового удара у них в оранжереях разбились все стекла.

Если вы подумали, что после ухода в отставку он решил отдохнуть и заняться своим садом, то нет. Налетав 4500 часов на 148 видах самолетов, он появился на экранах телевизоров в фильме бондианы «Из России с любовью» в быстроходном катере Fairey Marine, а в фильме «Потопить “Бисмарк”!» управлял самолетом-торпедоносцем Fairey Swordfish. Также он занимался разработкой крейсеров. И летал на планерах. И был женат пять раз.

Вот такую жизнь я называю настоящей. Полной жизнью. На смертном ложе такой человек может сказать: «Господи,



я не потратил зря и минуты из отпущенных мне 90 лет».

Мне вспоминается песня Time из альбома группы Pink Floyd «The Dark Side of the Moon», которая посвящена тому, как мы бессмысленно тратим свои дни, ожидая, пока кто-то не укажет нам правильный путь.

Большинство людей живут именно так. Жизнь долгая, поэтому можно спокойно убить день-другой. На самом деле нет. Жизнь ужасно коротка, и не имеет значения, сколько успеете сделать, так как вы всегда будете чувствовать уколы сожаления о том, что не успели сделать больше. Не имеет значения, сколько вы успели повидать, потому что всегда кажется, что, будь у вас возможность пройти еще немного, заглянуть за еще один горизонт, и вам открылось бы нечто невиданное. Спорю, что, когда старуха с косой придет за Томом Джонсом, он будет думать о девушке, с которой мог бы переспать, но не сделал этого, и от этого ему станет немного грустно. Думаю, даже Питер Твисс хотя бы раз в жизни пожалел, что ему не довелось сбить хотя бы на один немецкий бомбардировщик больше или не удалось разогнать Fairey Delta хотя бы на милю в час быстрее.

И я в той же лодке. Бог свидетель, я много лет путешествую по миру, но вместо того, чтобы предаваться воспоминаниям о том, что видел и что сделал, я отойду в мир иной с мыслью: «Черт возьми. Я так и не посетил Понтефракт».

Именно поэтому, если у вас есть необходимая сумма, очень важно, чтобы вы завтра же с утра купили себе супер-

кар.

Свою долю суперкаров я в жизни уже получил, и все они дурацкие: непрактичные, жутко дорогие, их трудно парковать, а когда открываешь багажник, чтобы достать свой малюсенький чемоданчик, всегда пачкаешь пальцы.

Но при всем при этом суперкар по сравнению с автомобилем – это как реактивный истребитель по сравнению с Airbus, на котором вы в этом году летали на Корфу. Суперкары созданы с одной целью: возбуждать тот ген скорости, который живет в каждом из нас. Они высвобождают тот коктейль из химикатов, который приятно возбуждал нас в детстве, когда мы все выше и выше взлетали на дворовых качелях.

Более того, суперкары – последняя большая отрасль мировой автомобильной промышленности, в которой инженеры и дизайнеры могут воплотить в жизнь новые идеи и замыслы. Когда ты создаешь машину, которая может двигаться на скорости 300 км/ч и выше, нужно создавать тормозной механизм из экзотических материалов и задумываться о том, как будут вести себя на таких скоростях воздушные потоки. Седан может смастерить каждый. Суперкар подвластен только гениям.

На данный момент имеется два выдающихся представителя этой породы: McLaren MP4-12C (наука и математика) и Ferrari 458 (тоже наука и математика). Ну и немного искусства эпохи Возрождения. Оба автомобиля используют гру-

бую силу для движения, периодическую таблицу элементов для торможения и электронику из Пало-Альто для обеспечения хорошего сцепления с трассой на поворотах, чтобы не очень пугаться.

# 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.